

DIÁRIO OFICIAL DA UNIÃO

Publicado em: 02/05/2024 | Edição: 84 | Seção: 1 | Página: 1

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

RESOLUÇÃO GECEX Nº 583, DE 29 DE ABRIL DE 2024

Esclarece que os conjuntos de pneus de carga de construção radial, de aros 20", 22" e 22,5" para uso em ônibus e caminhões, montados em rodas ou acompanhados de rodas, partes ou acessórios, quando originárias da China, Coreia do Sul, Japão, Rússia e Tailândia, estão sujeitos à incidência dos direitos antidumping instituídos pelas Resoluções Gecex nº 176, de 2021, e nº 198, de 2021.

O COMITÊ EXECUTIVO DE GESTÃO DA CÂMARA DE COMÉRCIO EXTERIOR, no uso das atribuições que lhe foram conferidas pelo inciso VI, do art. 6º do Decreto nº 11.428, de 02 de março de 2023, e pelo inciso VI, do art. 2º, do Anexo IV da Resolução Gecex nº 480, de 10 de maio de 2023; bem como considerando as informações, razões e fundamentos presentes no Anexo Único da presente Resolução e no Parecer DECOM nº 1267/2024/MDIC; e o deliberado em sua 213ª Reunião Ordinária, ocorrida no dia 23 de abril de 2024, resolve:

Art. 1º Fica encerrada a avaliação de escopo com a determinação que as importações de conjunto de pneus de carga de construção radial, de aros 20", 22" e 22,5" para uso em ônibus e caminhões, montados em rodas ou acompanhados de rodas, partes ou acessórios estão sujeitas à aplicação do direito antidumping aplicado sobre as importações de pneus de construção radial, de aros 20", 22" e 22,5", para uso em ônibus e caminhões, originárias da China, Coreia do Sul, Rússia, Japão e Tailândia, prorrogadas por meio da Resolução Gecex nº 176, de 19 de março de 2021, publicada no D.O.U de 22 de março de 2021, e pela Resolução Gecex nº 198, de 03 de maio de 2021, publicada no D.O.U de 04 de maio de 2021.

Parágrafo único O direito antidumping em vigor deve ser aplicado apenas ao pneu que faz parte de conjunto de pneu montado em roda ou acompanhado de roda, partes ou acessórios.

Art. 2º Tornam-se públicos os fatos que justificaram a decisão, 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 contra a China

1. Em 16 de maio de 2008, por meio da publicação no Diário Oficial da União (DOU) da Circular SECEX nº 27, de 14 de maio de 2008, foi iniciada investigação para averiguar a existência de dumping nas exportações para o Brasil de pneus de construção radial, de aros 20", 22" e 22,5", para uso em ônibus e caminhão, doravante também denominados "pneus de carga", comumente classificadas no subitem 4011.20.90 da Nomenclatura Comum do MERCOSUL (NCM), originárias da China, e de dano à indústria doméstica decorrente de tal prática.

2. Tendo sido verificada a existência de dumping nessas exportações para o Brasil e de dano à indústria doméstica decorrente de tal prática, a investigação foi encerrada por meio da Resolução CAMEX nº 33, de 9 de junho de 2009, publicada no Diário Oficial da União (DOU) de 18 de junho de 2009, com a aplicação de direito antidumping definitivo, na forma de alíquota específica, conforme quadro a seguir:

Direito antidumping aplicado por meio da Resolução CAMEX nº 33, de 2009



Produtor/exportador	Direito Antidumping Definitivo (US\$/kg)
Hangzhou Zhongce Rubber Co. Ltd.	1,12
Shanghai Tyre & Rubber Co. Ltd. (atual Double Coin Holding Ltd.)	1,12
Aeolus Tyre Co. Ltd., Chaoyang Long March Tyre Co. Ltd., Cooper Chengshan (Shandong) Tire Co., Guangming Tyre Group Co. Ltd., Jiangsu Hankook Tire Co. Ltd., Sailun Co. Ltd., Shandong Jinyu Tyre Co. Ltd., Shandong Wanda Boto Tyre Co. Ltd., Triangle Tyre Co. Ltd.	1,42
Demais	2,59

1.1.1 Da primeira revisão

3. Por meio da Circular SECEX nº 32, de 16 de junho de 2014, publicada no DOU de 17 de junho de 2014, foi iniciada a revisão de final de período do direito antidumping aplicado sobre as importações de pneus de carga originárias da China.

4. Ao final do procedimento, foi alcançada determinação positiva, tendo a revisão sido encerrada pela Resolução CAMEX nº 32, de 29 de abril de 2015, publicada no DOU de 04 de maio de 2015, com a prorrogação dos direitos antidumping definitivos, por um prazo de até 5 (cinco) anos, sob a forma de alíquota específica fixa nos montantes e para as empresas listadas abaixo:

Direito antidumping aplicado por meio da Resolução CAMEX nº 32, de 2015

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

1.1.2 Da segunda revisão

5. Por meio da Circular SECEX nº 31, de 30 de abril de 2020, publicada no DOU de 04 de maio de 2020, retificada em 11 de maio de 2020, foi iniciada a revisão de final de período dos direitos antidumping aplicados sobre as importações de pneus de carga, originárias da China.

6. Ao final do procedimento, foi alcançada determinação positiva, tendo a revisão sido encerrada pela Resolução GECEX nº 198, de 03 de maio de 2021, publicada no DOU de 04 de maio de 2021, com a prorrogação dos direitos antidumping definitivos, por um prazo de até 5 (cinco) anos, sob a forma de alíquota específica fixa nos montantes listados abaixo:

Direito antidumping aplicado por meio da Resolução GECEX nº 198, de 2021

Produtor/Exportador	Direito Antidumping Definitivo (US\$/kg)
Shandong Linglong Tyre Co., Ltd.	1,05
Triangle Tyre Co., Ltd.	1,07
Zhongce Rubber Group Co., Ltd. Double Coin Holdings Ltd.	1,12

Giti Tire (Anhui) Co., Ltd. Giti Tire (Chongqing) Company Ltd. Giti Tire (Fujian) Company Ltd.	1,31
Aeolus Tyre Co., Ltd. Chaoyang Long March Tyre Co., Ltd. Cooper Chengshan (Shandong) Tire Company Ltd. Guangming Tyre Group Co., Ltd. Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd. Michelin Shenyang Tire Co., Ltd.	1,42
Pirelli Tyre Co., Ltd. Sailun Co., Ltd. Shandong Jinyu Tire Co., Ltd. Shandong Changfeng Tyres Co., Ltd. Shandong Hengyu Rubber Co., Ltd. Shandong Longyue Rubber Co., Ltd.	
Shandong Wanda Boto Tyre Co., Ltd. Shenyang Peace Radial Tyre Manufacturing Co., Ltd Shouguang Firemax Tyre Co., Ltd Sinotyre International Group Co., Ltd Triangle Tyre Co., Ltd. Zhaoqing Junhong Co., Ltd	
Shandong Bayi Tyre Manufacture Co., Ltd.	1,55
Demais empresas	2,59

7. Na ocasião, foi destacado no art. 2º da Resolução CAMEX nº 198, de 2021 que o direito antidumping não se aplicava aos pneus de construção diagonal e aos pneus radiais com aros distintos dos aros 20", 22" e 22,5".

1.2 Da investigação original contra África do Sul, Coreia do Sul, Japão, Rússia, Tailândia e Taipé Chinês

8. Em 10 de junho de 2013, foi publicada no DOU a Circular SECEX nº 28, de 07 de junho de 2013, que iniciou a investigação para averiguar a existência de dumping nas exportações para o Brasil de pneus de carga da África do Sul, Coreia do Sul, Japão, Rússia, Tailândia e Taipé Chinês para o Brasil e de dano dele decorrente.

9. Tendo sido verificada a existência de dumping nessas exportações para o Brasil e de dano à indústria doméstica decorrente de tal prática, a investigação foi encerrada por meio da Resolução CAMEX nº 107, de 21 de novembro de 2014, publicada no Diário Oficial da União (DOU) de 24 de novembro de, com a aplicação de direito antidumping definitivo, por um prazo de até 5 (cinco) anos, na forma de alíquota específica, conforme quadro a seguir.

Direito antidumping aplicado por meio da Resolução CAMEX nº 107, de 2014

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

10. Ainda por meio da Resolução CAMEX nº 107, de 2014, foi homologado compromisso de preços para a empresa japonesa Sumitomo Rubber Industries Ltd. (doravante também denominada "SRI"), conforme Anexo I da Resolução supramencionada.



11. Em face de decisão judicial proferida em 1º de março de 2016, no âmbito do Processo nº 1001606-07.2016.4.01.3400 - 2ª VF/SJDF, em relação à Circular SECEX nº12, de 23 de fevereiro de 2016, que efetuou a primeira atualização dos preços a serem praticados no âmbito do compromisso de preços em tela, foi deferido pedido liminar apresentado pela Sumitomo para aplicação de metodologia de atualização monetária que levasse em consideração os efeitos da variação cambial.

12. Ao longo do período de vigência do compromisso de preços, foram recebidos tempestivamente relatórios de vendas do produto objeto da medida, tendo sido inclusive realizadas verificações *in loco* nas empresas SRI e Sumitomo Rubber Brasil Ltd. (SRB), respectivamente, em Tóquio e em São Paulo, nos períodos de 20 a 22 de novembro e de 11 a 13 de dezembro de 2017. Dessa forma, o DECOM constatou, com base nas informações oficiais da Secretaria da Receita Federal do Brasil (RFB) e nos dados fornecidos pela SRI, que o produtor/exportador japonês cumpriu o previsto no Compromisso homologado, nos termos da referida decisão judicial.

1.2.1 Da primeira revisão e do encerramento para África do Sul e Taipé Chinês

13. Em 22 de novembro de 2019, por meio da publicação no DOU da Circular SECEX nº 63, de 21 de novembro de 2019, foi iniciada revisão de final de período do direito antidumping aplicado às importações de pneus de carga originárias de África do Sul, Coreia do Sul, Japão, Rússia, Tailândia e Taipé Chinês.

14. Após ter tido o prazo de conclusão suspenso por quatro meses por conta da pandemia do COVID-19, a revisão foi encerrada pela Resolução CAMEX nº 176, de 19 de março de 2021, publicada no DOU de 22 de março de 2021, com a prorrogação dos direitos antidumping definitivos, por um prazo de até 5 (cinco) anos, aplicados às importações brasileiras de pneus de carga originárias da Coreia do Sul, Japão, Rússia e Tailândia, sob a forma de alíquota específica fixa nos montantes e para as empresas listadas abaixo:

Direito antidumping aplicado por meio da Resolução CAMEX nº 176, de 2021

Origem	Produtor/Exportador	Direito Antidumping Definitivo (US\$/kg)
Coreia do Sul	Kumho Tires Co. Inc.	0,32
	Hankook Tire Co., Ltd.	0,51
	Demais empresas	1,49
Japão	Sumitomo Rubber Industries (SRI)	0,21
	Demais empresas	1,59
Rússia	OA O Cordiant	1,10
	Demais empresas	0,72
Tailândia	Zhongce Rubber Co. Ltd	0,55
	Demais empresas	0,53



15. Importante ressaltar que foi suspensa para o Japão a aplicação do direito antidumping imediatamente após a sua prorrogação, em razão da existência de dúvidas quanto à provável evolução futura das importações do produto objeto de direito antidumping, nos termos do art. 109 da Decreto nº 8.058, de 2013. Não houve renovação do Compromisso de Preços para a empresa japonesa SRI.

16. Na mesma data de publicação da referida Resolução, foi publicada a Circular SECEX nº 20, de 19 de março de 2021, que extinguiu o direito antidumping aplicado sobre as importações originárias da África do Sul e de Taipé Chinês do mesmo produto.

17. Deste modo, estão vigentes direitos antidumping aplicados às importações brasileiras de pneus de carga originárias da China, Coreia do Sul, Japão (suspensão), Rússia e Tailândia.

2 DA AVALIAÇÃO DE ESCOPO

2.1 Do início da avaliação de escopo

18. Em 29 de agosto de 2023, o DECOM recebeu consulta de auditora da Receita Federal do Brasil a respeito da incidência de direito antidumping sobre as importações de pneumáticos de borracha para caminhões, ônibus e similares (pneus de carga) dos aros 20", 22" e 22,5", originárias da China, quando estes pneumáticos estivessem montados em rodas e quando essas importações fossem classificadas na NCM 8716.90.90.

19. O texto da consulta explicitou que pneus de carga objeto do direito antidumping estavam sendo importados montados em rodas e que a mercadoria estava sendo classificada no código 8716.90.90 da NCM, classificação diversa daquela indicada na Resolução GECEX nº 198, de 2021, que citava apenas o código 4011.20.90 da NCM. Na ocasião, foi questionado se o direito antidumping prorrogado pela Resolução citada também deveria ser recolhido para pneus de carga montados em rodas originários da China classificados no código 8716.90.90.

20. Diante da existência de dúvida quanto à incidência da medida antidumping sobre determinado produto, julgou-se necessário o início de avaliação de escopo de ofício, nos termos do parágrafo único do art. 146 do Decreto nº 8.058, de 2013, doravante também denominado "Regulamento Brasileiro".

21. Nesse sentido, foi elaborado o Parecer DECOM SEI nº 1.066 de 30 de novembro de 2023, propondo o início da avaliação de escopo.

22. Com base no parecer supramencionado, por meio da Circular Secex nº 49, de 1º de dezembro de 2023, publicada no D.O.U. de 4 de dezembro de 2023, foi iniciada a avaliação de escopo em tela. Destaque-se que, nos termos do parágrafo único do art. 154 do Decreto nº 8.058, de 2013, a avaliação conduzida ao amparo deste processo administrativo possui caráter interpretativo, não tendo o condão de alterar o escopo do direito antidumping vigente.

23. A referida Circular Secex nº 49/2023 indicou o cronograma que seria seguido nesta avaliação de escopo e indicou que seriam concedidos 20 dias para que as partes interessadas se habilitassem no processo e apresentassem elementos de prova acerca da matéria em destaque. Na mesma ocasião foi informado que pedidos de audiência deveriam ser apresentados em até 20 dias, contados do início da avaliação de escopo.

24. Em 27 de dezembro de 2023 foi publicada no D.O.U retificação da Circular SECEX 49, de 2023, corrigindo o prazo para que as partes interessadas, devidamente habilitadas, pudessem se manifestar por escrito ou submeter elementos de prova acerca da matéria. Este prazo foi corrigido de 20 para 30 dias, contados da data de publicação do ato que estabeleceu o início da avaliação de escopo.

2.2 Da notificação de início

25. Os governos da China, Tailândia, Coreia do Sul, Japão e Rússia foram notificados por meio dos Ofícios SEI Nº 7922, 7928, 7929, 7930 e 7031/2023/MDIC, de 11 de dezembro de 2023, acerca do início da avaliação de escopo.

2.3 Da habilitação das partes interessadas

26. Nos termos do disposto na Circular Secex nº 49, de 2023, retificada em 27 de dezembro de 2023, as partes interessadas tiveram o prazo de 20 dias para se habilitarem no processo em tela e 30 dias para se manifestarem por escrito ou submeterem elementos de prova acerca da matéria, contados da data do início da avaliação de escopo.

27. Tempestivamente, a associação Nacional dos Fabricantes de Implementos Rodoviários, doravante denominada ANFIR, a Associação Brasileira dos Importadores e Distribuidores de Pneus - ABIDIP, a Associação Nacional da Indústria de Pneumáticos - ANIP, e as empresas Sunset Tires Co. Ltd.; Sumitomo Rubber do Brasil (SRB); Librelato SA - Implementos Rodoviários; Sociedade Michelin de Participações, Indústria E Comércio Ltda (Michelin); Prometeon Tyre Group Indústria Brasil Ltda (Prometeon); Continental do Brasil Produtos Automotivos Ltda (Continental); Borrachas Vipal S.A. e a empresa Massy do Brasil Comercio Exterior Ltda. solicitaram habilitação no presente processo como partes interessadas.

28. A ANFIR, a ANIP, a ABIDIP, bem como as empresas SRB, Sunset Tires, Borrachas Vipal, Continental, Michelin, Prometeon e Librelato foram consideradas partes interessadas na avaliação em questão, nos termos do artigo 275 da Portaria SECEX nº 171, de 2022.

29. A empresa Massy não apresentou justificativa para seu pedido de habilitação, conforme havia sido solicitado por meio do Ofício SEI Nº 8171/2023/MDIC, de 20 de dezembro de 2023, razão pela qual não foi habilitada.

2.4 Da realização de audiência



30. Conforme previsto na Circular SECEX 49, de 2023, e em sintonia com a previsão contida no Parágrafo Único do art. 152 do Decreto nº 8.058, de 2013, as partes interessadas tiveram 20 dias para solicitar audiência a fim de esclarecer aspectos relativos ao escopo da medida antidumping em vigor.

31. A empresa Sunset Tires Corporation Limited solicitou, tempestivamente, no dia 22 de dezembro de 2023, a realização de audiência com o objetivo de discutir os temas abordados no Parecer DECOM SEI nº 1.066, de 30 de novembro de 2023, e os elementos de provas apresentados pelas partes interessadas no prazo de 30 (trinta) dias contados do início desta avaliação de escopo.

32. As partes interessadas habilitadas foram convocadas para participarem da audiência, que foi, inicialmente, agendada para o dia 15 de janeiro de 2024, por meio virtual. Todavia, em virtude da expressiva demanda interna de trabalho da autoridade investigadora, e considerando o disposto no Art. 290 da Portaria SECEX nº 171, de 2022, considerou-se apropriado remarcar a data da audiência para o dia 07 de fevereiro de 2024.

33. Na data acordada, realizou-se, por meio de videoconferência, audiência para debater os temas indicados pela empresa Sunset Tires Ltd. Co. Ao final do procedimento, o termo de realização da audiência e a lista de partes interessadas foram juntados aos autos do processo. Compareceram virtualmente as empresas, Librelato, Sumitomo, Sunset, Vipal e as Associações ANIP, ABIDIP, ANFIR, bem como representantes do Governo da Rússia e do Brasil, este por meio de representantes da CAMEX, Ministério da Defesa, MGI, MPO e do DECOM.

34. Ao final da referida audiência, as partes interessadas presentes foram informadas que, nos termos do § 6º do art. 55 do Decreto nº 8.058, de 2013, as informações apresentadas oralmente durante a audiência somente seriam consideradas pelo DECOM caso reproduzidas por escrito e protocoladas nos autos do processo em tela.

2.5 Do encerramento da fase probatória e da fase de instrução

35. Inicialmente, de acordo com o estabelecido no parágrafo único do art. 149 do Decreto nº 8.058, de 2013, foram concedidos trinta dias contados da data de publicação da Circular Secex nº 49, de 2023, para que as partes interessadas pudessem se manifestar por escrito ou submeter elementos de prova. Os elementos de prova protocolados nos autos no referido prazo estão resumidos no item 5.1 deste documento.

36. Contudo, tendo em conta que a audiência foi realizada no dia 7 de fevereiro de 2024, e considerando o disposto no 6º do art. 291 da Portaria SECEX nº 171, de 2022, bem como o disposto no 6º do art. 55 do Decreto nº 8.058, de 2013, o encerramento da fase de instrução foi prorrogado de forma a coincidir com o prazo de 10 dias contados da realização da audiência para que as informações apresentadas oralmente durante a audiência fossem reproduzidas por escrito e protocoladas nos autos da presente avaliação de escopo.

37. As manifestações finais acerca dos elementos constantes dos autos estão resumidas no item 5.2 deste documento.

3 DA DEFINIÇÃO DO PRODUTO OBJETO DA MEDIDA ANTIDUMPING

3.1 Do produto objeto do direito antidumping

38. Conforme definido no art. 1º da Resolução GECEX nº 198, de 03 de maio de 2021, o produto objeto do direito antidumping consiste em pneus de carga de construção radial, de aros 20", 22" e 22,5" para uso em ônibus e caminhões, comumente classificados no subitem 4011.20.90 da Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM), originários da China. Ressalte-se que, conforme apresentado no item 1.3 deste documento, há também direito antidumping aplicado por meio da Resolução CAMEX nº 176, de 19 de março de 2021, às importações do mesmo tipo de pneus de carga originárias da Coreia do Sul, Tailândia, Rússia e Japão, motivo pelo qual a presente avaliação de escopo aplica-se aos dois processos.

39. De acordo com os anexos das referidas resoluções, os pneus utilizados em ônibus e caminhão são classificados, quanto à estrutura, em diagonais e radiais. O pneu diagonal apresenta os cabos das lonas orientados de maneira a formar ângulos alternados, sensivelmente inferiores à 90º em relação à linha mediana da banda de rodagem. O pneu radial é constituído de uma ou mais lonas, cujos fios estão dispostos aproximadamente a 90º em relação à linha mediana da banda de rodagem, sendo essa estrutura estabilizada circunferencialmente por duas ou mais lonas essencialmente inextensíveis.



40. O pneu de construção radial é caracterizado pela aplicação de matérias-primas diferenciadas e apresenta processo produtivo mais complexo, conferindo maior qualidade e desempenho. Normalmente, o pneu de carga radial apresenta custo de produção mais elevado quando comparado aos pneus do tipo diagonal.

41. O processo de fabricação do pneu de carga pode ser dividido em três etapas: a) fabricação do composto formado por vários tipos de borracha natural e sintética, negro de fumo, aceleradores e pigmentos químicos que, quando colocados em um misturador, torna-se homogêneo. Para cada parte de um pneu há um composto específico com propriedades físicas e químicas distintas; b) construção da carcaça onde são aplicadas as lonas estabilizadoras e a banda de rodagem. Ao final dessa fase, tem-se o pneu verde; e c) vulcanização, processo que dá forma ao pneu. Após vulcanizado, o pneu passa por inspeções e testes que garantem sua consistência e confiabilidade.

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

3.2 Dos tipos de produtos excluídos do escopo do produto objeto do direito antidumping

43. Nos termos do art. 2º da Resolução GECEX nº 198, de 03 de maio de 2021 e do Anexo único da Resolução CAMEX nº 176, de 19 de março de 2021, os pneus de construção diagonal e os pneus radiais com aros distintos dos aros 20", 22" e 22,5" estão excluídos do escopo de aplicação do direito antidumping.

4 DO PRODUTO OBJETO DA AVALIAÇÃO DE ESCOPO

4.1 Da descrição do produto objeto da avaliação do escopo

44. De acordo com os incisos I e II do art. 147 do Decreto nº 8.058, de 2023, a avaliação de escopo deverá conter descrição detalhada do produto a ser avaliado, acompanhada dos elementos de prova pertinentes, incluindo suas características técnicas e seus usos, bem como a sua classificação tarifária na NCM, além de explicação pormenorizada das razões que levaram o DECOM a entender que o produto está, ou não, sujeito à medida antidumping.

45. O produto objeto da avaliação de escopo é o conjunto de pneu de carga de construção radial, de aros 20", 22" e 22,5" para uso em ônibus e caminhões, montado em rodas ou acompanhados de rodas, partes ou acessórios, cujas importações são normalmente classificadas nos subitens 8716.90.90, 8708.70.10 e 8708.70.90 da NCM.

46. A descrição dos pneus de carga objeto da avaliação de escopo é idêntica à dos pneus de carga sujeitos ao recolhimento do direito antidumping, não havendo, aparentemente, diferenciação quanto às características técnicas, nem quanto aos usos e aplicações. A única diferença é o fato de os pneus analisados neste procedimento serem comercializados montados em rodas ou acompanhados de rodas, partes ou acessórios e suas importações serem usualmente classificadas nos subitens 8716.90.90 e 8708.70.10 e 8708.70.90 da NCM.

47. Destaca-se que foi apresentada manifestação questionando a viabilidade prática do eventual recolhimento do direito antidumping sobre o conjunto de pneus com rodas, conforme detalhado no item 5 deste documento. Não foi apresentado, contudo, nenhum cálculo concreto, nem metodologia acerca da melhor forma de aplicação.

4.2 Das razões que levam a entender que o produto está sujeito ao direito antidumping

4.2.1 Das investigações e revisões prévias

48. As importações de pneus de carga de construção radial de aros 20", 22" e 22,5" para uso em ônibus e caminhões originárias da China são comumente classificadas na NCM 4011.20.90 e estão sujeitas à aplicação do direito antidumping nos montantes estabelecidos pelas Resoluções GECEX nº 198 e CAMEX nº 176, ambas de 2021.

49. Neste contexto, salienta-se inicialmente que o Departamento sempre considerou nas análises efetuadas no âmbito das investigações de dumping mencionadas a existência de pneus acompanhadas com rodas, e de conjuntos montados *ousets* (conjunto montado é o pneu já montado em sua roda, e, conforme o caso, demais acessórios como câmara, protetor - flap - e válvula).



50. Dessa forma, os pneus montados ou acompanhados de rodas, partes ou acessórios, sempre foram considerados produto objeto da investigação, inclusive tendo sido tal questão diretamente tratada na investigação encerrada pela Resolução CAMEX nº 107, de 2014, que aplicou direito antidumping às importações de pneus de carga originárias da África do Sul, Coreia do Sul, Japão, Rússia, Tailândia e Taipé Chinês. Durante tal investigação, o DECOM, tanto nas verificações na indústria doméstica, quanto nas verificações nos produtores/exportadores expressamente considerou como produto objeto da investigação os pneus montados ou acompanhados de rodas, partes ou acessórios.

51. Como exemplo cita-se o relatório do procedimento de verificação *in loco* realizado em novembro de 2013 na empresa Sociedade Michelin de Participações Indústria e Comércio Ltda, em que o DECOM assentou que:

A empresa constatou que o filtro para a extração das informações reportadas não deu o tratamento devido para os conjuntos montados e kits. Assim sendo, a Michelin apresentou nova versão do apêndice XVI em que constassem as vendas dos pneus de fabricação nacional que faziam parte de conjuntos montados e de kits.

Na ocasião foi esclarecido que conjunto montado é o pneu já montado em sua roda, e, conforme o caso, demais acessórios como câmara, protetor (flap) e válvulas. Possui NCM distinta do Pneu separado e é tratada no sistema como um item distinto. O Kit é constituído do pneu, sua roda e demais acessórios, vendidos desmontados, mas enviados em conjunto, em uma mesma caixa. (grifo nosso)

52. Os relatórios dos procedimentos de verificação *in loco* realizados em fevereiro de 2014 na empresa Kumho Tires Co., Inc, e em junho de 2014 na empresa Hankook Tire Co. Ltd. no âmbito da mesma investigação indicaram que: "*Questionados com relação às vendas de conjuntos montados de pneus de ônibus ou caminhão, os representantes da empresa afirmaram que a empresa não vendia conjuntos montados em que houvesse o produto objeto da investigação.*" (grifo nosso)

53. Na mesma toada, o relatório do procedimento de verificação *in loco* realizado em junho de 2014 na empresa OAO Cordiant indicou que "*Constatou-se que a empresa não vende conjuntos montados com pneu e roda (...).*"

54. Já o relatório do procedimento de verificação *in loco* realizado em junho de 2014 na empresa Sumitomo Rubber Industries. Ltd. indicou que:

Perguntados com relação às vendas de conjuntos montados de pneus de ônibus ou caminhão, os representantes da empresa afirmaram que a empresa não vendia conjuntos montados com rodas, mas somente conjuntos formados por pneu, câmara e protetor. Tais vendas foram devidamente reportadas pela empresa. (grifos nossos)

55. Como se observa por meio das leituras dos trechos dos relatórios dos procedimentos de verificação *in loco* realizados na indústria doméstica e nos exportadores, as vendas de conjuntos constituídos de pneus montados em rodas, ou de conjuntos formados por pneu, câmara e protetor, estavam refletidas nos dados da indústria doméstica, levados em consideração pra fins de análise de dano, e também no preço de exportação dos produtores investigados, de forma que estas informações foram consideradas para fins de apuração do montante do direito antidumping aplicado. Ressalte-se que, durante a referida investigação o preço dos pneus de carga montados em rodas, ou vendidos em conjuntos, foi apurado a partir dos dados de cada produtor.

56. Em suma, para o DECOM, os conjuntos montados (pneu já montado em sua roda, e, conforme o caso, demais acessórios como câmara, protetor (flap) e válvulas) e kits (pneu, roda e demais acessórios embalados conjuntamente, mas não montados) foram classificados e considerados como produto objeto da investigação.

4.2.2 Da classificação na NCM

57. Também relevante para a análise é o fato de que, consoante já mencionado no item anterior, os pneus de carga de construção radial de aros 20", 22" e 22,5" montados em rodas ou acompanhados de rodas, partes ou acessórios, que estão sendo classificados pelos importadores nas NCMs 8716.90.90 e 8708.70.10 e 8708.70.90 têm aparentemente a mesma característica dos pneus de carga de construção radial de aros 20", 22" e 22,5" cujas importações, objeto dos direitos antidumping em vigor, são normalmente classificadas no subitem 4011.20.90 da NCM.



58. Registre-se que, conforme as Resoluções GECEX nº 198 e CAMEX nº 176, ambas de 2021, e de acordo com as informações referentes ao produto objeto desta avaliação de escopo, não há qualquer indicação de que pneus de construção radial de aros 20", 22" e 22,5" montados em rodas ou acompanhados de rodas, partes ou acessórios sejam diferentes daqueles pneus objeto do direito e cujas importações são normalmente classificadas na NCM 4011.20.90.

59. Além disso, é importante ressaltar que o conjunto constituído por pneus e rodas não é indissociável, podendo ser facilmente desmontado, permitindo a comercialização da roda e do pneu de forma avulsa. Ademais, registre-se que há importações de rodas e de pneus de carga originárias da China de modo independente em outros códigos tarifários da NCM.

60. Cumpre destacar ainda que as Resoluções GECEX nº 198 e CAMEX nº 176, ambas de 2021, indicam que os pneus de carga objeto dos direitos antidumping estão comumente classificados na NCM 4011.20.90. Nesse sentido, entende-se que todos os pneus de carga que se enquadrem na descrição do produto objeto dos direitos antidumping, originários da China ou das demais origens, mesmo que classificados pelos importadores em códigos da NCM distintos daquele expressamente indicado nas referidas Resoluções GECEX estão sujeitos ao recolhimento do direito antidumping.

61. As exclusões do escopo de aplicação de um direito antidumping, quando existem, são destacadas no corpo da Resolução que aplica ou prorroga uma medida de defesa comercial. Tais exclusões são operacionalizadas por meio da descrição do produto excluído, de forma explícita.

62. Nesse sentido, a única característica que deve nortear a aplicação ou não aplicação do direito antidumping é a descrição da mercadoria importada da origem investigada, independentemente da classificação tarifária indicada. Esse entendimento aplica-se em especial aos códigos da NCM cuja descrição de seu subitem faz remissão a "outros", como na própria descrição do subitem 4011.20.90, conforme se observa a seguir:

Classificação Tarifária

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



63. Verifica-se que são classificadas no subitem 4011.20.90 da NCM não só importações de pneus de carga objeto da medida de defesa comercial, mas também outros produtos alheios ao escopo de aplicação do direito antidumping. Justamente por esse motivo as importações realizadas no subitem 4011.20.90 foram depuradas quando da revisão de final de período que culminou com a prorrogação do direito antidumping em tela para a China. A depuração foi realizada com o objetivo de identificar o volume correspondente apenas à importação dos pneus de carga objeto do direito antidumping para que fossem analisados, naquela ocasião, o perfil destas importações e os efeitos de tais importações sobre a indústria doméstica.

64. Desse modo, não é porque as Resoluções mencionadas indicam que as importações do produto objeto do direito são comumente classificadas no código 4011.20.90 que todas as importações de produtos classificadas nesta NCM estão sujeitas ao direito antidumping.

65. Esclarece-se que qualquer investigação de defesa comercial é conduzida a partir da identificação precisa das características do produto a ser investigado, nos termos da normativa nacional e internacional aplicada ao tema.

66. Em relação ao subitem 8716.90.90 da NCM, observa-se, de modo similar, que nessa NCM também são classificados produtos variados:

Classificação Tarifária

8716	Reboques e semirreboques, para quaisquer veículos; outros veículos não autopropulsados; suas partes
8716.90	Partes
8716.90.90	Outros

67. Deste modo, parece restar evidenciado o entendimento, também por esta vertente, de que os pneus montados em rodas, ou acompanhados de rodas, partes ou acessórios, estão no escopo de aplicação do direito antidumping aplicado às importações de pneus de carga originárias da China e das demais origens.

4.2.3 Das importações do produto objeto da avaliação

68. Em que pese o caráter meramente interpretativo da avaliação de escopo, julgou-se pertinente análise da evolução das importações do produto objeto da avaliação, uma vez que estas estão sendo classificadas em códigos tarifários distintos daqueles indicados quando da aplicação das medidas de defesa comercial.

69. Com o objetivo de avaliar se haveria importações de pneus de carga de construção radial de aros 20", 22" e 22,5" montados em rodas ou acompanhados de rodas, partes ou acessórios em outros códigos além da NCM 8716.90.90, o DECOM optou por analisar ainda as importações realizadas nos códigos 8708.70.10 e 8708.70.90, cujas descrições são apresentadas a seguir:

Classificação Tarifária

8708	Partes e acessórios dos veículos automóveis das posições 8701 a 8705
8708.70	Rodas, suas partes e acessórios
8708.70.10	De eixos propulsores dos veículos das subposições 8701.10, 8708.30, 8708.91 a 8701.95 ou 8704.10
8708.70.90	Outros

70. Os dados oficiais de importação para os subitens 4011.20.90, 8716.90.90, 8708.70.10 e 8708.70.90 foram fornecidos pela RFB e depurados pelo DECOM. Para fins desta análise, optou-se por analisar o período de setembro de 2018 a agosto de 2023, divididos em cinco períodos de 12 meses, da seguinte maneira:

P1 - setembro de 2018 a agosto de 2019

P2 - setembro de 2019 a agosto de 2020

P3 - setembro de 2020 a agosto de 2021

P4 - setembro de 2021 a agosto de 2022

P5 - setembro de 2022 a agosto de 2023

71. No que diz respeito aos subitens 8716.90.90, 8708.70.10 e 8708.70.90, informa-se que a depuração foi aprimorada de forma a melhor ilustrar a evolução dos volumes importados, tendo sido observado que o volume depurado de importações de pneus de carga de construção radial, de aros 20", 22" e 22,5" para uso em ônibus e caminhões originárias da China acompanhados ou montados em rodas, partes ou acessórios, apresentou elevação significativa, conforme apresentado a seguir:

Importações Totais (em toneladas) do produto objeto da avaliação de escopo [RESTRITO]

Origem	P1	P2	P3	P4	P5
China	100	30	146	452	358
Total objeto da revisão	100	30	146	452	358
Estados Unidos	100				2516
Finlândia	-	-	-	-	[RESTRITO]
Bélgica	-	-	-	-	[RESTRITO]
Espanha	-	-	-	-	[RESTRITO]
Alemanha	-	-	-	-	[RESTRITO]
Demais Países*	-	-	-	-	-
Total exceto objeto da revisão	-	-	-	-	-
Total Geral	100	30	146	452	359

72. Considerando os dados analisados para fins deste documento, somente foram registradas importações em quantidades representativas de pneus de carga de aros 20", 22" e 22,5" montados em rodas, ou acompanhados de rodas, peças ou acessórios, originárias da China, e não foram localizadas

importações de pneus com rodas classificadas na NCM 4011.20.90, mas apenas nas demais NCMs analisadas.

73. Importante salientar que, apesar de não terem sido identificadas importações das demais origens de pneus montados em rodas, ou acompanhados de rodas, peças ou acessórios no período analisado, o resultado da presente Avaliação de Escopo também abarcará o direito antidumping prorrogado pela Resolução CAMEX nº 176, de 19 de março de 2021.

74. A partir da tabela ilustrada, observa-se que as importações de pneus montados em rodas, ou acompanhados de rodas, peças ou acessórios, apresentaram crescimento de 258% de P1 a P5 desta avaliação de escopo (setembro de 2018 a agosto de 2023), atingindo toneladas.

75. Para fins de comparação, foram revisitados os dados de importação brasileira e do mercado brasileiro analisados quando da segunda revisão do direito antidumping aplicado às importações de pneus de carga originárias da África do Sul, Coreia do Sul, Rússia, Japão, Tailândia e Taipé Chinês, concluída por meio da Resolução CAMEX nº 176, de 2021. Esta Revisão analisou o período compreendido entre abril de 2014 a março de 2019. À época, as importações brasileiras de pneus de carga apresentaram o seguinte comportamento:

Importações Totais [RESTRITO]

Em toneladas

	P1* (Abril/2014a Março/2015)	P2* (Abr/15 a Mar/16)	P3* (Abr/16 a Mar/17)	P4* (Abr/17 a Mar/18)	P5* (Abr/18 a Mar/19)
África do Sul	[RESTRITO]	-	-	-	-
Coreia do Sul	100	60	50	46	29
Japão	100	82	56	103	105
Rússia	100	4	-	-	-
Tailândia	100	21	26	164	134
Taipé Chinês	[RESTRITO]	-	-	-	-
Total sob Análise	100	61	46	78	70
Argentina	100	64	195	213	292
Vietnã	100	208	781	1761	2496
Índia	100	71	16	80	56
Colômbia	100	17	11	78	193
Estados Unidos	100	77	5	25	185
México	100	28	27	105	76
Mianmar (Birmânia)	-	-	-	-	[RESTRITO]
Luxemburgo	100	130	403	847	721
Demais Origens*	100	24	16	25	14
Total (exceto investigadas)	100	46	46	87	110
Total Geral	100	52	46	84	95

*Períodos investigados na revisão concluída por meio da Resolução CAMEX nº 176, de 2021, cujo período compreendeu entre abril de 2014 a março de 2019.

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

76. Observou-se que as importações de pneus montados em rodas, ou acompanhados de rodas, peças ou acessórios, classificados nos subitens 8716.90.90, 8708.70.10 e 8708.70.90 atingiram em P5 mais de 15% do total de pneus de carga sem rodas importados de todas as origens pelo Brasil (NCM 4011.20.90, e 53% das importações das origens com direito antidumping em vigor).

77. Ademais, importa considerar que o direito antidumping aplicado às importações originárias da China foi aplicado originalmente em 2009, tendo sido prorrogado em 2015 e em 2021. Já o direito antidumping aplicado às importações originárias África do Sul, Coreia do Sul, Japão, Rússia, Tailândia e Taipé Chinês foi aplicado originalmente em 2014 e prorrogado para a Coreia do Sul, Japão, Rússia e Tailândia em 2021.

78. Nesse contexto, o volume de importações de pneus de carga originário das origens gravadas retrocedeu, de modo que à época da 2ª Revisão do direito antidumping aplicado às demais origens, o volume importado da China de pneus de carga não foi representativo. Consoante observado a seguir, todavia, o volume importado de pneus de carga montados em rodas, ou acompanhados de rodas, peças ou acessórios (NCMs 8716.90.90, 8708.70.10 e 8708.70.90), apresentou crescimento, notadamente, de setembro de 2018 a agosto de 2023, superando o volume importado de pneus de carga desprovidos de rodas, importado por meio da NCM 4011.20.90. É muito provável que esse crescimento seja influenciado pela observada ausência de recolhimento do direito antidumping nas importações de pneus com rodas realizadas por meio das NCMs 8716.90.90, 8708.70.10 e 8708.70.90.

79. De modo a conciliar com o período da presente avaliação de escopo, realizou-se ainda apuração dos volumes importados de pneus de carga desacompanhados de rodas, classificados na NCM 4011.20.90, no período de setembro de 2015 a agosto de 2023:

RESOLUÇÃO GECEX Nº 583, DE 29 DE ABRIL DE 2024

Esclarece que os conjuntos de pneus de carga de construção radial, de aros 20", 22" e 22,5" para uso em ônibus e caminhões, montados em rodas ou acompanhados de rodas, partes ou acessórios, quando originárias da China, Coreia do Sul, Japão, Rússia e Tailândia, estão sujeitos à incidência dos direitos antidumping instituídos pelas Resoluções Gecex nº 176, de 2021, e nº 198, de 2021.



O COMITÊ EXECUTIVO DE GESTÃO DA CÂMARA DE COMÉRCIO EXTERIOR, no uso das atribuições que lhe foram conferidas pelo inciso VI, do art. 6º do Decreto nº 11.428, de 02 de março de 2023, e pelo inciso VI, do art. 2º, do Anexo IV da Resolução Gecex nº 480, de 10 de maio de 2023; bem como considerando as informações, razões e fundamentos presentes no Anexo Único da presente Resolução e no Parecer DECOM nº 1267/2024/MDIC; e o deliberado em sua 213ª Reunião Ordinária, ocorrida no dia 23 de abril de 2024, resolve:

Art. 1º Fica encerrada a avaliação de escopo com a determinação que as importações de conjunto de pneus de carga de construção radial, de aros 20", 22" e 22,5" para uso em ônibus e caminhões, montados em rodas ou acompanhados de rodas, partes ou acessórios estão sujeitas à aplicação do direito antidumping aplicado sobre as importações de pneus de construção radial, de aros 20", 22" e 22,5", para uso em ônibus e caminhões, originárias da China, Coreia do Sul, Rússia, Japão e Tailândia, prorrogadas por meio da Resolução Gecex nº 176, de 19 de março de 2021, publicada no D.O.U de 22 de março de 2021, e pela Resolução Gecex nº 198, de 03 de maio de 2021, publicada no D.O.U de 04 de maio de 2021.

Parágrafo único O direito antidumping em vigor deve ser aplicado apenas ao pneu que faz parte de conjunto de pneu montado em roda ou acompanhado de roda, partes ou acessórios.

Art. 2º Tornam-se públicos os fatos que justificaram a decisão, 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 contra a China

1. Em 16 de maio de 2008, por meio da publicação no Diário Oficial da União (DOU) da Circular SECEX nº 27, de 14 de maio de 2008, foi iniciada investigação para averiguar a existência de dumping nas exportações para o Brasil de pneus de construção radial, de aros 20", 22" e 22,5", para uso em ônibus e caminhão, doravante também denominados "pneus de carga", comumente classificadas no subitem 4011.20.90 da Nomenclatura Comum do MERCOSUL (NCM), originárias da China, e de dano à indústria doméstica decorrente de tal prática.

2. Tendo sido verificada a existência de dumping nessas exportações para o Brasil e de dano à indústria doméstica decorrente de tal prática, a investigação foi encerrada por meio da Resolução CAMEX nº 33, de 9 de junho de 2009, publicada no Diário Oficial da União (DOU) de 18 de junho de 2009, com a aplicação de direito antidumping definitivo, na forma de alíquota específica, conforme quadro a seguir:

Direito antidumping aplicado por meio da Resolução CAMEX nº 33, de 2009

Produtor/exportador	Direito Antidumping Definitivo (US\$/kg)
Hangzhou Zhongce Rubber Co. Ltd.	1,12
Shanghai Tyre & Rubber Co. Ltd. (atual Double Coin Holding Ltd.)	1,12
Aeolus Tyre Co. Ltd., Chaoyang Long March Tyre Co. Ltd., Cooper Chengshan (Shandong) Tire Co., Guangming Tyre Group Co. Ltd., Jiangsu Hankook Tire Co. Ltd., Sailun Co. Ltd., Shandong Jinyu Tyre Co. Ltd., Shandong Wanda Boto Tyre Co. Ltd., Triangle Tyre Co. Ltd.	1,42
Demais	2,59

1.1.1 Da primeira revisão

3. Por meio da Circular SECEX nº 32, de 16 de junho de 2014, publicada no DOU de 17 de junho de 2014, foi iniciada a revisão de final de período do direito antidumping aplicado sobre as importações de pneus de carga originárias da China.

4. Ao final do procedimento, foi alcançada determinação positiva, tendo a revisão sido encerrada pela Resolução CAMEX nº 32, de 29 de abril de 2015, publicada no DOU de 04 de maio de 2015, com a prorrogação dos direitos antidumping definitivos, por um prazo de até 5 (cinco) anos, sob a forma de alíquota específica fixa nos montantes e para as empresas listadas abaixo:

Direito antidumping aplicado por meio da Resolução CAMEX nº 32, de 2015

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

1.1.2 Da segunda revisão

5. Por meio da Circular SECEX nº 31, de 30 de abril de 2020, publicada no DOU de 04 de maio de 2020, retificada em 11 de maio de 2020, foi iniciada a revisão de final de período dos direitos antidumping aplicados sobre as importações de pneus de carga, originárias da China.



6. Ao final do procedimento, foi alcançada determinação positiva, tendo a revisão sido encerrada pela Resolução GECEX nº 198, de 03 de maio de 2021, publicada no DOU de 04 de maio de 2021, com a prorrogação dos direitos antidumping definitivos, por um prazo de até 5 (cinco) anos, sob a forma de alíquota específica fixa nos montantes listados abaixo:

Direito antidumping aplicado por meio da Resolução GECEX nº 198, de 2021

Produtor/Exportador	Direito Antidumping Definitivo (US\$/kg)
Shandong Linglong Tyre Co., Ltd.	1,05
Triangle Tyre Co., Ltd.	1,07
Zhongce Rubber Group Co., Ltd. Double Coin Holdings Ltd.	1,12
Giti Tire (Anhui) Co., Ltd. Giti Tire (Chongqing) Company Ltd. Giti Tire (Fujian) Company Ltd.	1,31
Aeolus Tyre Co., Ltd. Chaoyang Long March Tyre Co., Ltd. Cooper Chengshan (Shandong) Tire Company Ltd. Guangming Tyre Group Co., Ltd. Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd. Michelin Shenyang Tire Co., Ltd.	1,42
Pirelli Tyre Co., Ltd. Sailun Co., Ltd. Shandong Jinyu Tire Co., Ltd. Shandong Changfeng Tyres Co., Ltd. Shandong Hengyu Rubber Co., Ltd. Shandong Longyue Rubber Co., Ltd.	
Shandong Wanda Boto Tyre Co., Ltd. Shenyang Peace Radial Tyre Manufacturing Co., Ltd Shouguang Firemax Tyre Co., Ltd Sinotyre International Group Co., Ltd Triangle Tyre Co., Ltd. Zhaoqing Junhong Co., Ltd	
Shandong Bayi Tyre Manufacture Co., Ltd.	1,55
Demais empresas	2,59



7. Na ocasião, foi destacado no art. 2º da Resolução CAMEX nº 198, de 2021 que o direito antidumping não se aplicava aos pneus de construção diagonal e aos pneus radiais com aros distintos dos aros 20", 22" e 22,5".

1.2 Da investigação original contra África do Sul, Coreia do Sul, Japão, Rússia, Tailândia e Taipé Chinês

8. Em 10 de junho de 2013, foi publicada no DOU a Circular SECEX nº 28, de 07 de junho de 2013, que iniciou a investigação para averiguar a existência de dumping nas exportações para o Brasil de pneus de carga da África do Sul, Coreia do Sul, Japão, Rússia, Tailândia e Taipé Chinês para o Brasil e de dano dele decorrente.

9. Tendo sido verificada a existência de dumping nessas exportações para o Brasil e de dano à indústria doméstica decorrente de tal prática, a investigação foi encerrada por meio da Resolução CAMEX nº 107, de 21 de novembro de 2014, publicada no Diário Oficial da União (DOU) de 24 de novembro de, com a aplicação de direito antidumping definitivo, por um prazo de até 5 (cinco) anos, na forma de alíquota específica, conforme quadro a seguir.

Direito antidumping aplicado por meio da Resolução CAMEX nº 107, de 2014

Origem	Produtor/Exportador	Direito Antidumping Definitivo (US\$/t)
África do Sul	Todas as empresas	1.751,93
Coreia do Sul	Kumho Tires Co. Inc.	317,11
	Hankook Tire Co., Ltd.	1.794,73
	Demais empresas	2.031,31

Japão	Todas as empresas, exceto Sumitomo Rubber Industries	4.058,74
Rússia	OAO Cordiant	1.097,13
	Demais empresas	2.933,96
Tailândia	Todas as empresas	550,52

10. Ainda por meio da Resolução CAMEX nº 107, de 2014, foi homologado compromisso de preços para a empresa japonesa Sumitomo Rubber Industries Ltd. (doravante também denominada "SRI"), conforme Anexo I da Resolução supramencionada.

11. Em face de decisão judicial proferida em 1º de março de 2016, no âmbito do Processo nº 1001606-07.2016.4.01.3400 - 2ª VF/SJDF, em relação à Circular SECEX nº12, de 23 de fevereiro de 2016, que efetuou a primeira atualização dos preços a serem praticados no âmbito do compromisso de preços em tela, foi deferido pedido liminar apresentado pela Sumitomo para aplicação de metodologia de atualização monetária que levasse em consideração os efeitos da variação cambial.

12. Ao longo do período de vigência do compromisso de preços, foram recebidos tempestivamente relatórios de vendas do produto objeto da medida, tendo sido inclusive realizadas verificações *in loco* nas empresas SRI e Sumitomo Rubber Brasil Ltd. (SRB), respectivamente, em Tóquio e em São Paulo, nos períodos de 20 a 22 de novembro e de 11 a 13 de dezembro de 2017. Dessa forma, o DECOM constatou, com base nas informações oficiais da Secretaria da Receita Federal do Brasil (RFB) e nos dados fornecidos pela SRI, que o produtor/exportador japonês cumpriu o previsto no Compromisso homologado, nos termos da referida decisão judicial.

1.2.1 Da primeira revisão e do encerramento para África do Sul e Taipé Chinês

13. Em 22 de novembro de 2019, por meio da publicação no DOU da Circular SECEX nº 63, de 21 de novembro de 2019, foi iniciada revisão de final de período do direito antidumping aplicado às importações de pneus de carga originárias de África do Sul, Coreia do Sul, Japão, Rússia, Tailândia e Taipé Chinês.

14. Após ter tido o prazo de conclusão suspenso por quatro meses por conta da pandemia do COVID-19, a revisão foi encerrada pela Resolução CAMEX nº 176, de 19 de março de 2021, publicada no DOU de 22 de março de 2021, com a prorrogação dos direitos antidumping definitivos, por um prazo de até 5 (cinco) anos, aplicados às importações brasileiras de pneus de carga originárias da Coreia do Sul, Japão, Rússia e Tailândia, sob a forma de alíquota específica fixa nos montantes e para as empresas listadas abaixo:

Direito antidumping aplicado por meio da Resolução CAMEX nº 176, de 2021

Origem	Produtor/Exportador	Direito Antidumping Definitivo (US\$/kg)
Coreia do Sul	Kumho Tires Co. Inc.	0,32
	Hankook Tire Co., Ltd.	0,51
	Demais empresas	1,49
Japão	Sumitomo Rubber Industries (SRI)	0,21
	Demais empresas	1,59
Rússia	OAO Cordiant	1,10
	Demais empresas	0,72
Tailândia	Zhongce Rubber Co. Ltd	0,55
	Demais empresas	0,53

15. Importante ressaltar que foi suspensa para o Japão a aplicação do direito antidumping imediatamente após a sua prorrogação, em razão da existência de dúvidas quanto à provável evolução futura das importações do produto objeto de direito antidumping, nos termos do art. 109 da Decreto nº 8.058, de 2013. Não houve renovação do Compromisso de Preços para a empresa japonesa SRI.

16. Na mesma data de publicação da referida Resolução, foi publicada a Circular SECEX nº 20, de 19 de março de 2021, que extinguiu o direito antidumping aplicado sobre as importações originárias da África do Sul e de Taipé Chinês do mesmo produto.



17. Deste modo, estão vigentes direitos antidumping aplicados às importações brasileiras de pneus de carga originárias da China, Coreia do Sul, Japão (suspensão), Rússia e Tailândia.

2 DA AVALIAÇÃO DE ESCOPO

2.1 Do início da avaliação de escopo

18. Em 29 de agosto de 2023, o DECOM recebeu consulta de auditora da Receita Federal do Brasil a respeito da incidência de direito antidumping sobre as importações de pneumáticos de borracha para caminhões, ônibus e similares (pneus de carga) dos aros 20", 22" e 22,5", originárias da China, quando estes pneumáticos estivessem montados em rodas e quando essas importações fossem classificadas na NCM 8716.90.90.

19. O texto da consulta explicitou que pneus de carga objeto do direito antidumping estavam sendo importados montados em rodas e que a mercadoria estava sendo classificada no código 8716.90.90 da NCM, classificação diversa daquela indicada na Resolução GECEX nº 198, de 2021, que citava apenas o código 4011.20.90 da NCM. Na ocasião, foi questionado se o direito antidumping prorrogado pela Resolução citada também deveria ser recolhido para pneus de carga montados em rodas originários da China classificados no código 8716.90.90.

20. Diante da existência de dúvida quanto à incidência da medida antidumping sobre determinado produto, julgou-se necessário o início de avaliação de escopo de ofício, nos termos do parágrafo único do art. 146 do Decreto nº 8.058, de 2013, doravante também denominado "Regulamento Brasileiro".

21. Nesse sentido, foi elaborado o Parecer DECOM SEI nº 1.066 de 30 de novembro de 2023, propondo o início da avaliação de escopo.

22. Com base no parecer supramencionado, por meio da Circular Secex nº 49, de 1º de dezembro de 2023, publicada no D.O.U. de 4 de dezembro de 2023, foi iniciada a avaliação de escopo em tela. Destaque-se que, nos termos do parágrafo único do art. 154 do Decreto nº 8.058, de 2013, a avaliação conduzida ao amparo deste processo administrativo possui caráter interpretativo, não tendo o condão de alterar o escopo do direito antidumping vigente.

23. A referida Circular Secex nº 49/2023 indicou o cronograma que seria seguido nesta avaliação de escopo e indicou que seriam concedidos 20 dias para que as partes interessadas se habilitassem no processo e apresentassem elementos de prova acerca da matéria em destaque. Na mesma ocasião foi informado que pedidos de audiência deveriam ser apresentados em até 20 dias, contados do início da avaliação de escopo.

24. Em 27 de dezembro de 2023 foi publicada no D.O.U retificação da Circular SECEX 49, de 2023, corrigindo o prazo para que as partes interessadas, devidamente habilitadas, pudessem se manifestar por escrito ou submeter elementos de prova acerca da matéria. Este prazo foi corrigido de 20 para 30 dias, contados da data de publicação do ato que estabeleceu o início da avaliação de escopo.

2.2 Da notificação de início

25. Os governos da China, Tailândia, Coreia do Sul, Japão e Rússia foram notificados por meio dos Ofícios SEI Nº 7922, 7928, 7929, 7930 e 7031/2023/MDIC, de 11 de dezembro de 2023, acerca do início da avaliação de escopo.

2.3 Da habilitação das partes interessadas

26. Nos termos do disposto na Circular Secex nº 49, de 2023, retificada em 27 de dezembro de 2023, as partes interessadas tiveram o prazo de 20 dias para se habilitarem no processo em tela e 30 dias para se manifestarem por escrito ou submeterem elementos de prova acerca da matéria, contados da data do início da avaliação de escopo.

27. Tempestivamente, a associação Nacional dos Fabricantes de Implementos Rodoviários, doravante denominada ANFIR, a Associação Brasileira dos Importadores e Distribuidores de Pneus - ABIDIP, a Associação Nacional da Indústria de Pneumáticos - ANIP, e as empresas Sunset Tires Co. Ltd.; Sumitomo Rubber do Brasil (SRB); Librelato SA - Implementos Rodoviários; Sociedade Michelin de Participações, Indústria E Comércio Ltda (Michelin).; Prometeon Tyre Group Indústria Brasil Ltda



(Prometeon); Continental do Brasil Produtos Automotivos Ltda (Continental); Borrachas Vipal S.A. e a empresa Massy do Brasil Comercio Exterior Ltda. solicitaram habilitação no presente processo como partes interessadas.

28. A ANFIR, a ANIP, a ABIDIP, bem como as empresas SRB, Sunset Tires, Borrachas Vipal, Continental, Michelin, Prometeon e Librelato foram consideradas partes interessadas na avaliação em questão, nos termos do artigo 275 da Portaria SECEX nº 171, de 2022.

29. A empresa Massy não apresentou justificativa para seu pedido de habilitação, conforme havia sido solicitado por meio do Ofício SEI Nº 8171/2023/MDIC, de 20 de dezembro de 2023, razão pela qual não foi habilitada.

2.4 Da realização de audiência

30. Conforme previsto na Circular SECEX 49, de 2023, e em sintonia com a previsão contida no Parágrafo Único do art. 152 do Decreto nº 8.058, de 2013, as partes interessadas tiveram 20 dias para solicitar audiência a fim de esclarecer aspectos relativos ao escopo da medida antidumping em vigor.

31. A empresa Sunset Tires Corporation Limited solicitou, tempestivamente, no dia 22 de dezembro de 2023, a realização de audiência com o objetivo de discutir os temas abordados no Parecer DECOM SEI nº 1.066, de 30 de novembro de 2023, e os elementos de provas apresentados pelas partes interessadas no prazo de 30 (trinta) dias contados do início desta avaliação de escopo.

32. As partes interessadas habilitadas foram convocadas para participarem da audiência, que foi, inicialmente, agendada para o dia 15 de janeiro de 2024, por meio virtual. Todavia, em virtude da expressiva demanda interna de trabalho da autoridade investigadora, e considerando o disposto no Art. 290 da Portaria SECEX nº 171, de 2022, considerou-se apropriado remarcar a data da audiência para o dia 07 de fevereiro de 2024.

33. Na data acordada, realizou-se, por meio de videoconferência, audiência para debater os temas indicados pela empresa Sunset Tires Ltd. Co. Ao final do procedimento, o termo de realização da audiência e a lista de partes interessadas foram juntados aos autos do processo. Compareceram virtualmente as empresas, Librelato, Sumitomo, Sunset, Vipal e as Associações ANIP, ABIDIP, ANFIR, bem como representantes do Governo da Rússia e do Brasil, este por meio de representantes da CAMEX, Ministério da Defesa, MGI, MPO e do DECOM.

34. Ao final da referida audiência, as partes interessadas presentes foram informadas que, nos termos do § 6º do art. 55 do Decreto nº 8.058, de 2013, as informações apresentadas oralmente durante a audiência somente seriam consideradas pelo DECOM caso reproduzidas por escrito e protocoladas nos autos do processo em tela.

2.5 Do encerramento da fase probatória e da fase de instrução

35. Inicialmente, de acordo com o estabelecido no parágrafo único do art. 149 do Decreto nº 8.058, de 2013, foram concedidos trinta dias contados da data de publicação da Circular Secex nº 49, de 2023, para que as partes interessadas pudessem se manifestar por escrito ou submeter elementos de prova. Os elementos de prova protocolados nos autos no referido prazo estão resumidos no item 5.1 deste documento.

36. Contudo, tendo em conta que a audiência foi realizada no dia 7 de fevereiro de 2024, e considerando o disposto no 6º do art. 291 da Portaria SECEX nº 171, de 2022, bem como o disposto no 6º do art. 55 do Decreto nº 8.058, de 2013, o encerramento da fase de instrução foi prorrogado de forma a coincidir com o prazo de 10 dias contados da realização da audiência para que as informações apresentadas oralmente durante a audiência fossem reproduzidas por escrito e protocoladas nos autos da presente avaliação de escopo.

37. As manifestações finais acerca dos elementos constantes dos autos estão resumidas no item 5.2 deste documento.

3 DA DEFINIÇÃO DO PRODUTO OBJETO DA MEDIDA ANTIDUMPING

3.1 Do produto objeto do direito antidumping



38. Conforme definido no art. 1º da Resolução GECEX nº 198, de 03 de maio de 2021, o produto objeto do direito antidumping consiste em pneus de carga de construção radial, de aros 20", 22" e 22,5" para uso em ônibus e caminhões, comumente classificados no subitem 4011.20.90 da Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM), originários da China. Ressalte-se que, conforme apresentado no item 1.3 deste documento, há também direito antidumping aplicado por meio da Resolução CAMEX nº 176, de 19 de março de 2021, às importações do mesmo tipo de pneus de carga originárias da Coreia do Sul, Tailândia, Rússia e Japão, motivo pelo qual a presente avaliação de escopo aplica-se aos dois processos.

39. De acordo com os anexos das referidas resoluções, os pneus utilizados em ônibus e caminhão são classificados, quanto à estrutura, em diagonais e radiais. O pneu diagonal apresenta os cabos das lonas orientados de maneira a formar ângulos alternados, sensivelmente inferiores à 90º em relação à linha mediana da banda de rodagem. O pneu radial é constituído de uma ou mais lonas, cujos fios estão dispostos aproximadamente a 90º em relação à linha mediana da banda de rodagem, sendo essa estrutura estabilizada circunferencialmente por duas ou mais lonas essencialmente inextensíveis.

40. O pneu de construção radial é caracterizado pela aplicação de matérias-primas diferenciadas e apresenta processo produtivo mais complexo, conferindo maior qualidade e desempenho. Normalmente, o pneu de carga radial apresenta custo de produção mais elevado quando comparado aos pneus do tipo diagonal.

41. O processo de fabricação do pneu de carga pode ser dividido em três etapas: a) fabricação do composto formado por vários tipos de borracha natural e sintética, negro de fumo, aceleradores e pigmentos químicos que, quando colocados em um misturador, torna-se homogêneo. Para cada parte de um pneu há um composto específico com propriedades físicas e químicas distintas; b) construção da carcaça onde são aplicadas as lonas estabilizadoras e a banda de rodagem. Ao final dessa fase, tem-se o pneu verde; e c) vulcanização, processo que dá forma ao pneu. Após vulcanizado, o pneu passa por inspeções e testes que garantem sua consistência e confiabilidade.

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

3.2 Dos tipos de produtos excluídos do escopo do produto objeto do direito antidumping

43. Nos termos do art. 2º da Resolução GECEX nº 198, de 03 de maio de 2021 e do Anexo único da Resolução CAMEX nº 176, de 19 de março de 2021, os pneus de construção diagonal e os pneus radiais com aros distintos dos aros 20", 22" e 22,5" estão excluídos do escopo de aplicação do direito antidumping.

4 DO PRODUTO OBJETO DA AVALIAÇÃO DE ESCOPO

4.1 Da descrição do produto objeto da avaliação de escopo

44. De acordo com os incisos I e II do art. 147 do Decreto nº 8.058, de 2023, a avaliação de escopo deverá conter descrição detalhada do produto a ser avaliado, acompanhada dos elementos de prova pertinentes, incluindo suas características técnicas e seus usos, bem como a sua classificação tarifária na NCM, além de explicação pormenorizada das razões que levaram o DECOM a entender que o produto está, ou não, sujeito à medida antidumping.

45. O produto objeto da avaliação de escopo é o conjunto de pneu de carga de construção radial, de aros 20", 22" e 22,5" para uso em ônibus e caminhões, montado em rodas ou acompanhados de rodas, partes ou acessórios, cujas importações são normalmente classificadas nos subitens 8716.90.90, 8708.70.10 e 8708.70.90 da NCM.

46. A descrição dos pneus de carga objeto da avaliação de escopo é idêntica à dos pneus de carga sujeitos ao recolhimento do direito antidumping, não havendo, aparentemente, diferenciação quanto às características técnicas, nem quanto aos usos e aplicações. A única diferença é o fato de os pneus analisados neste procedimento serem comercializados montados em rodas ou acompanhados de rodas, partes ou acessórios e suas importações serem usualmente classificadas nos subitens 8716.90.90 e 8708.70.10 e 8708.70.90 da NCM.

47. Destaca-se que foi apresentada manifestação questionando a viabilidade prática do eventual recolhimento do direito antidumping sobre o conjunto de pneus com rodas, conforme detalhado no item 5 deste documento. Não foi apresentado, contudo, nenhum cálculo concreto, nem metodologia



acerca da melhor forma de aplicação.

4.2 Das razões que levam a entender que o produto está sujeito ao direito antidumping

4.2.1 Das investigações e revisões prévias

48. As importações de pneus de carga de construção radial de aros 20", 22" e 22,5" para uso em ônibus e caminhões originárias da China são comumente classificadas na NCM 4011.20.90 e estão sujeitas à aplicação do direito antidumping nos montantes estabelecidos pelas Resoluções GECEX nº 198 e CAMEX nº 176, ambas de 2021.

49. Neste contexto, salienta-se inicialmente que o Departamento sempre considerou nas análises efetuadas no âmbito das investigações de dumping mencionadas a existência de pneus acompanhados com rodas, e de conjuntos montados *ousets* (conjunto montado é o pneu já montado em sua roda, e, conforme o caso, demais acessórios como câmara, protetor - flap - e válvula).

50. Dessa forma, os pneus montados ou acompanhados de rodas, partes ou acessórios, sempre foram considerados produto objeto da investigação, inclusive tendo sido tal questão diretamente tratada na investigação encerrada pela Resolução CAMEX nº 107, de 2014, que aplicou direito antidumping às importações de pneus de carga originárias da África do Sul, Coreia do Sul, Japão, Rússia, Tailândia e Taipé Chinês. Durante tal investigação, o DECOM, tanto nas verificações na indústria doméstica, quanto nas verificações nos produtores/exportadores expressamente considerou como produto objeto da investigação os pneus montados ou acompanhados de rodas, partes ou acessórios.

51. Como exemplo cita-se o relatório do procedimento de verificação *in loco* realizado em novembro de 2013 na empresa Sociedade Michelin de Participações Indústria e Comércio Ltda, em que o DECOM assentou que:

A empresa constatou que o filtro para a extração das informações reportadas não deu o tratamento devido para os conjuntos montados e kits. Assim sendo, a Michelin apresentou nova versão do apêndice XVI em que constassem as vendas dos pneus de fabricação nacional que faziam parte de conjuntos montados e de kits.

Na ocasião foi esclarecido que conjunto montado é o pneu já montado em sua roda, e, conforme o caso, demais acessórios como câmara, protetor (flap) e válvulas. Possui NCM distinta do Pneu separado e é tratada no sistema como um item distinto. O Kit é constituído do pneu, sua roda e demais acessórios, vendidos desmontados, mas enviados em conjunto, em uma mesma caixa. (grifo nosso)

52. Os relatórios dos procedimentos de verificação *in loco* realizados em fevereiro de 2014 na empresa Kumho Tires Co., Inc, e em junho de 2014 na empresa Hankook Tire Co. Ltd. no âmbito da mesma investigação indicaram que: "*Questionados com relação às vendas de conjuntos montados de pneus de ônibus ou caminhão, os representantes da empresa afirmaram que a empresa não vendia conjuntos montados em que houvesse o produto objeto da investigação.*" (grifo nosso)

53. Na mesma toada, o relatório do procedimento de verificação *in loco* realizado em junho de 2014 na empresa OAO Cordiant indicou que "*Constatou-se que a empresa não vende conjuntos montados com pneu e roda (...).*"

54. Já o relatório do procedimento de verificação *in loco* realizado em junho de 2014 na empresa Sumitomo Rubber Industries. Ltd. indicou que:

Perguntados com relação às vendas de conjuntos montados de pneus de ônibus ou caminhão, os representantes da empresa afirmaram que a empresa não vendia conjuntos montados com rodas, mas somente conjuntos formados por pneu, câmara e protetor. Tais vendas foram devidamente reportadas pela empresa. (grifos nossos)

55. Como se observa por meio das leituras dos trechos dos relatórios dos procedimentos de verificação *in loco* realizados na indústria doméstica e nos exportadores, as vendas de conjuntos constituídos de pneus montados em rodas, ou de conjuntos formados por pneu, câmara e protetor, estavam refletidas nos dados da indústria doméstica, levados em consideração pra fins de análise de dano, e também no preço de exportação dos produtores investigados, de forma que estas informações foram consideradas para fins de apuração do montante do direito antidumping aplicado. Ressalte-se que, durante a referida investigação o preço dos pneus de carga montados em rodas, ou vendidos em conjuntos, foi apurado a partir dos dados de cada produtor.



56. Em suma, para o DECOM, os conjuntos montados (pneu já montado em sua roda, e, conforme o caso, demais acessórios como câmara, protetor (flap) e válvulas) e kits (pneu, roda e demais acessórios embalados conjuntamente, mas não montados) foram classificados e considerados como produto objeto da investigação.

4.2.2 Da classificação na NCM

57. Também relevante para a análise é o fato de que, consoante já mencionado no item anterior, os pneus de carga de construção radial de aros 20", 22" e 22,5" montados em rodas ou acompanhados de rodas, partes ou acessórios, que estão sendo classificados pelos importadores nas NCMs 8716.90.90 e 8708.70.10 e 8708.70.90 têm aparentemente a mesma característica dos pneus de carga de construção radial de aros 20", 22" e 22,5" cujas importações, objeto dos direitos antidumping em vigor, são normalmente classificadas no subitem 4011.20.90 da NCM.

58. Registre-se que, conforme as Resoluções GECEX nº 198 e CAMEX nº 176, ambas de 2021, e de acordo com as informações referentes ao produto objeto desta avaliação de escopo, não há qualquer indicação de que pneus de construção radial de aros 20", 22" e 22,5" montados em rodas ou acompanhados de rodas, partes ou acessórios sejam diferentes daqueles pneus objeto do direito e cujas importações são normalmente classificadas na NCM 4011.20.90.

59. Além disso, é importante ressaltar que o conjunto constituído por pneus e rodas não é indissociável, podendo ser facilmente desmontado, permitindo a comercialização da roda e do pneu de forma avulsa. Ademais, registre-se que há importações de rodas e de pneus de carga originárias da China de modo independente em outros códigos tarifários da NCM.

60. Cumpre destacar ainda que as Resoluções GECEX nº 198 e CAMEX nº 176, ambas de 2021, indicam que os pneus de carga objeto dos direitos antidumping estão comumente classificados na NCM 4011.20.90. Nesse sentido, entende-se que todos os pneus de carga que se enquadrem na descrição do produto objeto dos direitos antidumping, originários da China ou das demais origens, mesmo que classificados pelos importadores em códigos da NCM distintos daquele expressamente indicado nas referidas Resoluções GECEX estão sujeitos ao recolhimento do direito antidumping.

61. As exclusões do escopo de aplicação de um direito antidumping, quando existem, são destacadas no corpo da Resolução que aplica ou prorroga uma medida de defesa comercial. Tais exclusões são operacionalizadas por meio da descrição do produto excluído, de forma explícita.

62. Nesse sentido, a única característica que deve nortear a aplicação ou não aplicação do direito antidumping é a descrição da mercadoria importada da origem investigada, independentemente da classificação tarifária indicada. Esse entendimento aplica-se em especial aos códigos da NCM cuja descrição de seu subitem faz remissão a "outros", como na própria descrição do subitem 4011.20.90, conforme se observa a seguir:

Classificação Tarifária

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

63. Verifica-se que são classificadas no subitem 4011.20.90 da NCM não só importações de pneus de carga objeto da medida de defesa comercial, mas também outros produtos alheios ao escopo de aplicação do direito antidumping. Justamente por esse motivo as importações realizadas no subitem 4011.20.90 foram depuradas quando da revisão de final de período que culminou com a prorrogação do direito antidumping em tela para a China. A depuração foi realizada com o objetivo de identificar o volume correspondente apenas à importação dos pneus de carga objeto do direito antidumping para que fossem analisados, naquela ocasião, o perfil destas importações e os efeitos de tais importações sobre a indústria doméstica.

64. Desse modo, não é porque as Resoluções mencionadas indicam que as importações do produto objeto do direito são comumente classificadas no código 4011.20.90 que todas as importações de produtos classificadas nesta NCM estão sujeitas ao direito antidumping.



65. Esclarece-se que qualquer investigação de defesa comercial é conduzida a partir da identificação precisa das características do produto a ser investigado, nos termos da normativa nacional e internacional aplicada ao tema.

66. Em relação ao subitem 8716.90.90 da NCM, observa-se, de modo similar, que nessa NCM também são classificados produtos variados:

Classificação Tarifária

8716	Reboques e semirreboques, para quaisquer veículos; outros veículos não autopropulsados; suas partes
8716.90	Partes
8716.90.90	Outros

67. Deste modo, parece restar evidenciado o entendimento, também por esta vertente, de que os pneus montados em rodas, ou acompanhados de rodas, partes ou acessórios, estão no escopo de aplicação do direito antidumping aplicado às importações de pneus de carga originárias da China e das demais origens.

4.2.3 Das importações do produto objeto da avaliação

68. Em que pese o caráter meramente interpretativo da avaliação de escopo, julgou-se pertinente análise da evolução das importações do produto objeto da avaliação, uma vez que estas estão sendo classificadas em códigos tarifários distintos daqueles indicados quando da aplicação das medidas de defesa comercial.

69. Com o objetivo de avaliar se haveria importações de pneus de carga de construção radial de aros 20", 22" e 22,5" montados em rodas ou acompanhados de rodas, partes ou acessórios em outros códigos além da NCM 8716.90.90, o DECOM optou por analisar ainda as importações realizadas nos códigos 8708.70.10 e 8708.70.90, cujas descrições são apresentadas a seguir:

Classificação Tarifária

8708	Partes e acessórios dos veículos automóveis das posições 8701 a 8705
8708.70	Rodas, suas partes e acessórios
8708.70.10	De eixos propulsores dos veículos das subposições 8701.10, 8708.30, 8708.91 a 8701.95 ou 8704.10
8708.70.90	Outros



70. Os dados oficiais de importação para os subitens 4011.20.90, 8716.90.90, 8708.70.10 e 8708.70.90 foram fornecidos pela RFB e depurados pelo DECOM. Para fins desta análise, optou-se por analisar o período de setembro de 2018 a agosto de 2023, divididos em cinco períodos de 12 meses, da seguinte maneira:

P1 - setembro de 2018 a agosto de 2019

P2 - setembro de 2019 a agosto de 2020

P3 - setembro de 2020 a agosto de 2021

P4 - setembro de 2021 a agosto de 2022

P5 - setembro de 2022 a agosto de 2023

71. No que diz respeito aos subitens 8716.90.90, 8708.70.10 e 8708.70.90, informa-se que a depuração foi aprimorada de forma a melhor ilustrar a evolução dos volumes importados, tendo sido observado que o volume depurado de importações de pneus de carga de construção radial, de aros 20", 22" e 22,5" para uso em ônibus e caminhões originárias da China acompanhados ou montados em rodas, partes ou acessórios, apresentou elevação significativa, conforme apresentado a seguir:

Importações Totais (em toneladas) do produto objeto da avaliação de escopo [RESTRITO]

Origem	P1	P2	P3	P4	P5
China	100	30	146	452	358
Total objeto da revisão	100	30	146	452	358

Estados Unidos	100				2516
Finlândia	-	-	-	-	[RESTRITO]
Bélgica	-	-	-	-	[RESTRITO]
Espanha	-	-	-	-	[RESTRITO]
Alemanha	-	-	-	-	[RESTRITO]
Demais Países*	-	-	-	-	-
Total exceto objeto da revisão	-	-	-	-	-
Total Geral	100	30	146	452	359

72. Considerando os dados analisados para fins deste documento, somente foram registradas importações em quantidades representativas de pneus de carga de aros 20", 22" e 22,5" montados em rodas, ou acompanhados de rodas, peças ou acessórios, originárias da China, e não foram localizadas importações de pneus com rodas classificadas na NCM 4011.20.90, mas apenas nas demais NCMs analisadas.

73. Importante salientar que, apesar de não terem sido identificadas importações das demais origens de pneus montados em rodas, ou acompanhados de rodas, peças ou acessórios no período analisado, o resultado da presente Avaliação de Escopo também abará o direito antidumping prorrogado pela Resolução CAMEX nº 176, de 19 de março de 2021.

74. A partir da tabela ilustrada, observa-se que as importações de pneus montados em rodas, ou acompanhados de rodas, peças ou acessórios, apresentaram crescimento de 258% de P1 a P5 desta avaliação de escopo (setembro de 2018 a agosto de 2023), atingindo toneladas.

75. Para fins de comparação, foram revisitados os dados de importação brasileira e do mercado brasileiro analisados quando da segunda revisão do direito antidumping aplicado às importações de pneus de carga originárias da África do Sul, Coreia do Sul, Rússia, Japão, Tailândia e Taipé Chinês, concluída por meio da Resolução CAMEX nº 176, de 2021. Esta Revisão analisou o período compreendido entre abril de 2014 a março de 2019. À época, as importações brasileiras de pneus de carga apresentaram o seguinte comportamento:

Importações Totais [RESTRITO]

Em toneladas

	P1* (Abril/2014a Março/2015)	P2* (Abr/15 a Mar/16)	P3* (Abr/16 a Mar/17)	P4* (Abr/17 a Mar/18)	P5* (Abr/18 a Mar/19)
África do Sul	[RESTRITO]	-	-	-	-
Coreia do Sul	100	60	50	46	29
Japão	100	82	56	103	105
Rússia	100	4	-	-	-
Tailândia	100	21	26	164	134
Taipé Chinês	[RESTRITO]	-	-	-	-
Total sob Análise	100	61	46	78	70
Argentina	100	64	195	213	292
Vietnã	100	208	781	1761	2496
Índia	100	71	16	80	56
Colômbia	100	17	11	78	193
Estados Unidos	100	77	5	25	185
México	100	28	27	105	76
Mianmar (Birmânia)	-	-	-	-	[RESTRITO]
Luxemburgo	100	130	403	847	721
Demais Origens*	100	24	16	25	14
Total (exceto investigadas)	100	46	46	87	110
Total Geral	100	52	46	84	95



*Períodos investigados na revisão concluída por meio da Resolução CAMEX nº 176, de 2021, cujo período compreendeu entre abril de 2014 a março de 2019.

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

76. Observou-se que as importações de pneus montados em rodas, ou acompanhados de rodas, peças ou acessórios, classificados nos subitens 8716.90.90, 8708.70.10 e 8708.70.90 atingiram em P5 mais de 15% do total de pneus de carga sem rodas importados de todas as origens pelo Brasil (NCM 4011.20.90, e 53% das importações das origens com direito antidumping em vigor).

77. Ademais, importa considerar que o direito antidumping aplicado às importações originárias da China foi aplicado originalmente em 2009, tendo sido prorrogado em 2015 e em 2021. Já o direito antidumping aplicado às importações originárias África do Sul, Coreia do Sul, Japão, Rússia, Tailândia e Taipé Chinês foi aplicado originalmente em 2014 e prorrogado para a Coreia do Sul, Japão, Rússia e Tailândia em 2021.

78. Nesse contexto, o volume de importações de pneus de carga originário das origens gravadas retrocedeu, de modo que à época da 2ª Revisão do direito antidumping aplicado às demais origens, o volume importado da China de pneus de carga não foi representativo. Consoante observado a seguir, todavia, o volume importado de pneus de carga montados em rodas, ou acompanhados de rodas, peças ou acessórios (NCMs 8716.90.90, 8708.70.10 e 8708.70.90), apresentou crescimento, notadamente, de setembro de 2018 a agosto de 2023, superando o volume importado de pneus de carga desprovidos de rodas, importado por meio da NCM 4011.20.90. É muito provável que esse crescimento seja influenciado pela observada ausência de recolhimento do direito antidumping nas importações de pneus com rodas realizadas por meio das NCMs 8716.90.90, 8708.70.10 e 8708.70.90.

79. De modo a conciliar com o período da presente avaliação de escopo, realizou-se ainda apuração dos volumes importados de pneus de carga desacompanhados de rodas, classificados na NCM 4011.20.90, no período de setembro de 2015 a agosto de 2023:

Importações de pneus de carga desacompanhados de rodas - NCM 4011.20.90 [RESTRITO]

	Período prévio à avaliação			Período da presente avaliação de escopo				
	P-3*	P-2*	P-1*	P1	P2	P3	P4	P5
China	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	100	138	2.820	26.045	12.989
Coreia do Sul	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	100	54	78	113	90
Japão	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	100	18	53	67	65
Tailândia	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	100	71	349	258	477
Taipé Chinês	-	-	-	-	-	-	-	-
Total das origens com AD	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	100	28	92	161	143
Argentina	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	100	61	25	18	11
Vietnã	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	100	81	143	279	596
Índia	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	100	77	150	314	287
Colômbia	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	100	45	7	23	53
Malásia	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	100	7.378	22.468	47.754	79.292
Demais Países	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	100	95	83	62	104
Total Demais origens	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	100	77	97	172	278
Total Geral	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	100	65	96	169	244

*Os períodos "P-1", "P-2" e "P-3" dizem respeito aos intervalos: setembro de 2017 a agosto de 2018; setembro de 2016 a agosto de 2017; setembro de 2015 a agosto de 2016.

80. Comparando-se as importações da China do produto objeto da presente avaliação de escopo (pneus montados em rodas, ou acompanhados de rodas, peças ou acessórios) e dos pneus desacompanhados de rodas, tem-se o seguinte:

Importações de pneus de carga com roda - China [RESTRITO]

	Período prévio à avaliação			Período da presente avaliação de escopo				
	P-3	P-2	P-1	P1	P2	P3	P4	P5
China - pneus acompanhados ou montados em rodas	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	100	30	146	452	358
China - pneus desacompanhados de rodas, peças ou aces.	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	100	138	2.820	26.045	12.989

81. Registra-se novamente que, no que diz respeito aos subitens 8716.90.90, 8708.70.10 e 8708.70.90, a depuração com base nos dados da RFB foi aprimorada de forma a melhor ilustrar a evolução dos volumes importados

82. Nota-se que dois anos antes do período analisado nesta avaliação de escopo, as importações de pneus montados em rodas, ou acompanhados de rodas, peças ou acessórios importados da China eram insignificantes. Essas importações da China parecem só terem efetivamente se iniciado em 2017.

83. Em todos os períodos analisados da presente avaliação, a importação de pneus de carga dos aros 20", 22" e 22,5", montados em rodas, ou acompanhados de rodas, peças ou acessórios, advindos da China superou a importação de pneus de carga dos aros 20", 22" e 22,5" desacompanhados de rodas, também de origem chinesa.

5 DAS MANIFESTAÇÕES DAS PARTES

5.1 Das manifestações apresentadas antes da audiência

84. Em 22 de dezembro de 2023, a empresa Librelato S.A. Implementos Rodoviários defendeu haver significativa diferença entre o insumo "roda de aço montada com pneu" e o insumo "pneu" e "roda", citando a descrição do Sistema Harmonizado para a posição 8716 e para a posição 4011.

85. Apresentou cópias de Declarações de Importações e de Comprovantes de Importação realizadas na NCM 8716.90.90 em [CONFIDENCIAL] que demonstrariam que [CONFIDENCIAL].

86. Citou, a esse respeito, consultas realizadas junto à Coordenação-Geral de Tributação (Cosit) e à Coordenação-Geral de Administração Aduaneira (Coana), ambas da Receita Federal, e consulta junto à Secretaria de Estado da Fazenda de Santa Catarina, cuja indicação teria sido no sentido de que as partes de reboques e semi-reboques, que não os chassis, deveriam ser classificados no código 8716.90.90 como peças, partes e acessórios para veículos. Citou ainda a consulta à Coana da Receita Federal nº 82 em que a roda de aço descrita se classificaria na NCM 8716.90.90 e a consulta tributária nº 16413/2017 da SEFAZ de São Paulo que afirmaria que "partes e peças utilizadas na composição de engate para reboque e semirreboque, deveriam ser, de fato classificadas no código 8716.90.90 da NCM, informado pela consulente". Com isso, a Librelato invocou o princípio da segurança jurídica para defender que não haja mudança na classificação fiscal e aplicação do direito antidumping sobre as rodas de aço montadas com pneu.

87. Acrescentou que a interpretação da Nomenclatura deveria ser literal, sob pena de o excesso de subjetividade do classificador resultar em arbitrariedade ocasionar distinções de cunho mais ou menos protecionista, que protegeriam um setor ou empresas específicas em detrimento do prejuízo de outros setores e da economia em geral, o que poderia ainda gerar monopolização do mercado.

88. Ressaltou que o Brasil já possuiria um dos pneus mais caros do mundo, impactando em custos de logística, e encarecendo a importação, os produtos internos se tornarão opção, porém em razão do aumento da demanda, haveria um possível aumento no preço que acarretaria, conseqüentemente, a elevação com custos de transporte, inclusive no transporte de produtos e bens essenciais.

89. Em manifestação de 22 de dezembro de 2023, reafirmada em 29 de dezembro de 2023, a Sumitomo Rubber do Brasil Ltda. (SRB), subsidiária da Sumitomo Rubber Industries (SRI) do Japão, fabricante de pneus de passeio e de carga no Brasil, afirmou que fez investimentos desde a construção de sua fábrica no Paraná, em 2017.

90. A SRB acrescentou que embora o produto objeto da imposição dos direitos antidumping sejam comumente classificados na NCM 4011.20.90, seria notório que haveria pneus de carga, de construção radial, com aros 20", 22" e 22,5" com características semelhantes sendo classificados nas NCMs



8716.90.90 e 8708.70.10 e 8708.70.90. A diferenciação entre os produtos classificados nas diferentes NCMs residiria apenas no fato de que os pneus classificados nas NCMs 8716.90.90 e 8708.70.10 e 8708.70.90 são comercializados montados em rodas ou acompanhados de rodas, partes ou acessórios. Segundo a empresa, no entanto, seria importante esclarecer que esses pneus, embora importados como conjunto único, podem ser segregados facilmente e comercializado de forma isolada.

91. A empresa ressaltou ainda que na investigação original sobre importações de pneus de carga encerrada pela Resolução CAMEX nº 107/2014 foram considerados os pneus montados em rodas e tiveram impacto no antidumping apurado, conforme o item 43 da Circular SECEX nº 49/2023. A SRB defendeu que o Decreto nº 8058/2013 não citaria a classificação tarifária e que a NCM não seria vinculante para a aplicação do direito sobre o produto importado. Portanto, seria devida a aplicação das medidas antidumping sobre pneus com características técnicas, de mercado, usos e aplicações semelhantes às do produto objeto dos direitos aplicados pelas Resoluções GECEX nº 198/2021 e pela Resolução GECEX nº 176/2021.

92. A SRB informou ainda que muito embora não tenha participado da investigação original, sua matriz SRI teria reportado vendas de conjuntos formados por pneu, câmara e protetor, como confirmado no seu relatório de verificação *in loco*. A prática de exportar pneus de carga acompanhados desses componentes teria cessado devido ao compromisso de preços negociado naquela época, e não teria sido retomado posteriormente.

93. Em 26 de dezembro de 2023, a Associação Brasileira dos Importadores e Distribuidores de Pneus (ABIDIP), manifestou-se pelo entendimento de que a importação de pneus com rodas seria feita com o intuito de elidir a cobrança de direitos antidumping e que tal prática atentaria contra a isonomia do mercado. Expressou-se assim, ainda que habitualmente fosse contra a aplicação de medidas de defesa comercial por entender que as empresas internacionais com fábricas no Brasil somente proporiam investigações contra origens nas quais não teriam produção própria.

94. Em 29 de dezembro de 2023, o Governo da Rússia protocolou manifestação em comentou a queda das importações pelo Brasil do produto russo e observou que não houve entre 2013 e 2022 importação pelo Brasil de pneus radiais montados em rodas da Rússia. Ressaltou que a medida antidumping atual seria proibitiva aos produtos russos e que os exportadores russos não teriam intenção de evasão da medida.

95. Observou que a exportação do produto pela Rússia para países como Belarus, Cazaquistão, Quirguistão, Armênia e outros países da Comunidade de Países Independentes é fundamental e central e sua expansão se dará para países como Turquia, Emirados Árabes Unidos e outros, pela proximidade e ausência de impostos de importação. Além disso, avaliou que o mercado de pneus teria crescido recentemente pelo aumento do comércio eletrônico e da necessidade de transporte de produtos. Além disso, destacou que as empresas russas continuam priorizando o mercado interno por conta desse crescimento. O governo russo defende a redução ou retirada das medidas antidumping em vigor.

96. Em manifestação de 3 de janeiro de 2024, reafirmada em 16 de fevereiro de 2024, a Associação Nacional dos Fabricantes de Implementos Rodoviários (ANFIR), esclareceu que os principais importadores e/ou destinatários das rodas equipadas com pneus de carga seriam as indústrias fabricantes de implementos rodoviários, representadas pela ANFIR. Defendeu que haveria grande distinção entre rodas e pneus e, elencando critérios da OMC para aferição de produtos similares, como características físicas e técnicas, usos e aplicações, substitutibilidade e percepção do consumidor, canais de distribuição e competição direta, concluiu que pneus isolados e pneus montados em rodas seriam produtos distintos.

97. A ANFIR alegou serem a manutenção e a estética diferentes entre o pneu e o conjunto roda-pneu, concluindo que pneu montado em roda seria mais do que apenas o pneu isolado, mas sim uma combinação complexa que influenciaria significativamente o desempenho, a estética e a manutenção do veículo. Citou a manifestante a Resolução GECEX nº 148/2021 que zerou temporariamente a alíquota do II para 5 medidas de pneumáticos classificados na NCM 4011.20.90 e não estendeu a medida para os conjuntos de rodas classificados na NCM 8716.90.90.

98. A ANFIR esclareceu que os pneus montados em rodas passariam por um processo de fabricação integrado e que não haveria sentido em desmontá-los para vender separadamente como pneus e que esse processo exigiria gastos com mão de obra e equipamentos específicos, requereria



utilização de espaço maior de armazenagem, além de representar risco para a integridade do pneu. Em sua opinião, o pneu integraria outro produto, cujo componente principal é a roda.

99. Sobre o fluxo de comércio, a ANFIR afirmou que há preferência por pneus de carga fabricados no Brasil, mas que a indústria nacional não seria capaz de atender a demanda total do setor e, por isso, o volume de importados teria aumentado apesar dos direitos antidumping aplicados. Mesmo com a expansão da produção nacional no ano de 2023, isso não teria sido suficiente para evitar a retração de 2,1% do mercado total de pneumáticos por conta da demanda por insumos mais convenientes em termos de preço, disponibilidade e qualidade. Em sua opinião, a elevação das importações sob os códigos NCM 8716.90.90, 8708.70.10 e 8708.70.90 seria resultado de escolhas empresariais legítimas das associadas da ANFIR. Essas decisões estão alinhadas a interesses econômicos genuínos, não sendo uma estratégia intencional para evitar o pagamento de direitos antidumping.

100. A ANFIR acrescentou que a adoção de medidas antidumping ampliativas, que poderiam prejudicar as importações de produtos distintos do produto objeto das investigações antidumping constituiria uma inovação e uma alteração do escopo das medidas, incompatível com o disposto no parágrafo único do Art. 154 do Decreto nº 8.058/2013.

101. Aduziu ainda que teria havido violação a princípios da Lei nº 9.784, como legalidade, segurança jurídica, contraditório e ampla defesa e que não existiriam evidências de dumping ou práticas comerciais desleais no caso das rodas, desautorizando a aplicação de direito antidumping. Acrescentou que os as empresas associadas da ANFIR não foram chamadas aos processos anteriores, as importações de rodas não foram objeto de análise e o direito antidumping teria sido circunscrito expressamente ao produto classificado sob a NCM 4011.20.90.

102. A ANFIR pontuou ainda que os pneus montados em rodas seriam importados como um conjunto integrado, tendo o preço definido para o conjunto, não havendo a discriminação na nota de um preço pago pela roda e outro para o pneu. Tal fato, considerando que as alíquotas dos direitos antidumping vigentes, que foram estabelecidos somente com base nos preços de exportação dos pneus faria com que não fosse possível que tais direitos antidumping sejam estendidos e passem a ser aplicados para os pneus que integram um conjunto juntamente com as rodas e outros materiais, pois não haveria parâmetro de determinação de valor para incidir o direito sobre o conjunto integrado.

103. A ANFIR afirmou ainda que o produto objeto da avaliação de escopo não teria integrado o escopo das investigações e revisões antidumping e que os importadores e exportadores de rodas equipadas com pneus não teriam sido chamados a participar das investigações originais e que, caso não haja evidências de dumping ou práticas comerciais desleais, não haveria justificativa para estender o direito antidumping de pneus para rodas. A ANFIR defendeu também a irretroatividade do direito antidumping para pneus montados em rodas por não ter havido consulta ao setor e defende que não haveria parâmetro de determinação de valor para incidência sobre o conjunto integrado. Por fim, a ANFIR informou que o setor de implementos rodoviários responderia por 60 a 70% de toda a carga derivada da produção industrial brasileira e reafirmou que os pneus não seriam produtos similares às rodas equipadas com pneus dado que possuiriam características físicas e técnicas distintas com usos e aplicações diferentes, com substitutibilidade limitada, percepção do consumidor e canais de distribuição diferenciados e competição direta limitada.

104. Em sua manifestação de 03 de janeiro de 2024, a Associação Nacional da Indústria de Pneumáticos (ANIP), , fez uma síntese dos fatos, citando a consulta solicitada pela Receita Federal ao DECOM, datada de 29 de agosto de 2023, acerca da classificação tarifária dos pneus montados em rodas, e também apresentando argumentos a favor da incidência do direito antidumping aplicado às importações de pneus de carga nos aros 20", 22" e 22,5", originárias da China, aos produtos acompanhados de rodas, importados sob o código 8716.90.90 da NCM.

105. A ANIP lembrou que as Resoluções GECEX nº 198/2021 e CAMEX nº 176/2021 citam os pneus de carga "comumente" classificados na NCM 4011.20.90 justamente por não haver uma obrigatoriedade, necessidade ou exclusividade na indicação da NCM. Afirmou que o antidumping se aplicaria à descrição do produto e não à NCM na qual o produto é classificado. A ANIP citou os casos de calçados injetados em peça única nas importações de calçados da China e os alhos frescos ou refrigerados também da China como exemplo da aplicação do direito independentemente da NCM.



106. A ANIP também apresentou dados da importação de produtos chineses sujeitos à aplicação das medidas antidumping pelas NCMs 8708.70.10 e 8708.70.90, além da 8716.90.90 concluindo pelo aumento da importação de pneus acompanhados ou montados em rodas originários da China. A ANIP comparou a participação de conjuntos montados com a importação de autopeças e concluiu que os conjuntos montados tiveram um crescimento nas importações não refletido nas autopeças, o que sugeriria que não houve crescimento do mercado, mas apenas um crescimento das importações de pneus sem incidência da medida antidumping.

107. Atribuiu que o aumento de importações de pneus acompanhados ou montados de rodas não seria justificado e demonstraria intenção de evitar o recolhimento das medidas antidumping e, conseqüentemente, aumentar a participação do mercado frente às vendas da indústria doméstica. Argumentou que à medida que as importações de pneus de carga aumentaram (com roda e desacompanhado de roda), as vendas das indústrias nacionais teriam sofrido redução.

108. Argumentou, com base em estatísticas extraídas da GeoAfter, que a circulação de ônibus e caminhões teria aumentado 1,5%, de P3 a P4 desta avaliação de escopo, de modo que a importação de pneus com rodas deveria permanecer sem grandes alterações, especialmente quando se fala na necessidade de reposição de rodas, já que a vida útil da roda seria significativamente mais longa que a vida útil do pneu.

109. Sobre o aumento das importações de pneus classificadas na NCM 4011.20.90, a ANIP afirmou estar relacionado à redução do imposto de importação no período analisado.

110. A ANIP também ressaltou que os componentes dos kits seriam facilmente distinguíveis, os conjuntos constituídos de rodas e pneus seriam dissociáveis, podendo ser facilmente desmontados, permitindo a comercialização das rodas e dos pneus de forma individual.

111. Em 03 de janeiro de 2024, a Librelato reiterou a diferença entre o "insumo roda de aço montado com pneu" e o pneu e roda isolados, pois o pneu seria a estrutura de borracha enquanto o segundo seria a estrutura de alumínio.

112. Sobre as classificações NCM, também reiterou a diferença entre as classificações do capítulo 40 sobre borracha e do capítulo 87 sobre veículos terrestres, partes e acessórios. Acrescentou que as investigações antidumping teriam tido como objeto as importações na NCM 4011.20.90 e que a aplicação da medida antidumping sobre os produtos classificados na NCM 8716.90.90 seria uma inovação e alteração do escopo das medidas.

113. Destacou as Notas Explicativas do Sistema Harmonizado de Designação e de Codificação de Mercadorias aprovado pela IN nº 807/08 da Receita Federal que afirmam que as rodas providas de pneus devem ser classificadas na NCM 8716.90.90, reiterando manifestação anterior sobre o tratamento tributário e a importância desta para a decisão na importação do produto.

114. A Librelato defendeu, então, que na eventualidade de ser admitida a aplicação da medida antidumping sobre a NCM 8716.90.90, que a incidência se dê somente nas importações iniciadas após a publicação dessa decisão e não afetem as importações já realizadas, sugerindo haver regras de transição para a cobrança sem prejuízo dos interesses do setor de implementos rodoviários.

115. Em 03 de janeiro de 2024, a Sunset Tires Corporation Limited (Sunset Tires), apresentou manifestação em que defende que os pneus montados em rodas não estariam incluídos no escopo da medida em vigor. A Sunset defendeu que: i) são produtos distintos, ii) a administração pública teria confirmado que os direitos não se aplicariam sobre as rodas, iii) julga ser legítima a opção do importador por rodas montadas em lugar dos pneus, iv) entende que a extensão dos direitos antidumping seria uma inovação contrária aos princípios de legalidade, segurança jurídica, contraditório e ampla defesa.

116. A Sunset entende que o pneu montado em roda é produto distinto e aplicar medida para este produto seria inovação e a alteração de escopo, contrário ao art. 154 do Regulamento Brasileiro.

117. A fim de sustentar a distinção entre os produtos, a Sunset descreveu como se dá a interpretação de dispositivos da legislação tributária, aduaneira, etc., mencionando consultas realizadas junto à RFB.



118. No entendimento da Sunset, os produtos classificados na NCM 8716.90.90 não estão abrangidos pela Resolução nº 198, de 2021, tendo em conta a descrição do produto objeto e de sua classificação. A delimitação da aplicação do direito deve ser vinculante no entendimento da Sunset.

119. A empresa também comentou a segregação e comercialização de forma avulsa dos componentes do conjunto importado não seria possível pelas regras tributárias brasileiras. Também detalhou questões tributárias especiais entre os pneus classificados na NCM 4011.20.90 e os conjuntos classificados na NCM 8716.90.90.

120. Alegou que estes aspectos influenciariam, para além da incidência ou não de direitos antidumping, na decisão quanto à conveniência de importar um produto ou outro, e alegou que a diferença de tratamento tributário confirmaria a impossibilidade de se equiparar os dois produtos, ou partes deles, para efeitos de incidência dos direitos antidumping.

121. A Sunset argumentou ainda que, de acordo com dados da ANFIR, no acumulado de janeiro a novembro de 2023, a quantidade de emplacamentos de reboques, semirreboques e carrocerias teria sido de 137.877 unidades no mercado interno e 4.784 no mercado externo. Deste modo, argumentou que, em busca de eficiência, seria perfeitamente legítimo que as indústrias de implementos rodoviários procurassem adquirir insumos nas melhores condições possíveis. Isto incluiria a importação ou aquisição de rodas já equipadas com pneus, sempre que isto se mostrasse conveniente, como no caso de elevação dos preços ou falta de disponibilidade de rodas e/ou pneus de carga no mercado nacional. Assim, o aumento das importações sob a NCM 8716.90.90, 8708.70.10 e 8708.70.90, registrado na Circular n. 49 seria provavelmente reflexo de considerações empresariais e econômicas legítimas da indústria de implementos rodoviários.

122. Argumentou ainda que mesmo com o aumento registrado durante o período investigado na importação de rodas com pneus, em P5, os pneus incorporados ao conjunto representariam apenas 6% do total de pneus de carga importados pelo Brasil 15, o que não seria percentual significativo. Além disso, em P5, teria havido queda de aproximadamente 22% em relação a P4. Isso evidenciaria que nem sempre faria sentido importar esse produto e arcar com os custos associados. Portanto, não haveria provas de que tais importações teriam o objetivo de evitar o pagamento de direitos antidumping

123. A Sunset alegou que os direitos antidumping teriam sido estabelecidos com base unicamente no valor normal e preço de exportação dos pneus classificados na NCM 4011.20.90.

124. Com relação à legitimidade da opção de importar rodas equipadas com pneus, a Sunset destacou que as indústrias de implementos rodoviários podem procurar adquirir insumos nas melhores condições possíveis.

125. A manifestante também fez menção a ação judicial julgada improcedente a respeito de pneus montados em rodas.

126. Ademais, de acordo com a Sunset, haveria uma inviabilidade prática na aplicação de tal direito tendo em vista que o preço seria estabelecido para o conjunto.

127. A empresa solicitou, diante da possibilidade de incidência do direito, que fosse esclarecido de que forma este se daria, bem como que se desse a partir da decisão em diante.

128. Em 03 de janeiro de 2024, a Borrachas Vipal S.A. (Vipal), manifestou-se afirmando que o conjunto de pneu acompanhado ou montado em roda entraria no Brasil com preços que chegariam a custar 1/3 dos preços dos conjuntos produzidos no Brasil e afirma que o objeto da avaliação de escopo não seria uma classificação ou reclassificação tarifária mas sim esclarecer se o direito antidumping deve incidir sobre pneus de carga acompanhados de ou montados em rodas. A Vipal afirmou não haver ainda no processo elementos de prova que demonstrassem diferenças entre os produtos e que apenas se pode afirmar que o crescimento de 253% de importação de P1 a P5 poderia indicar comportamento elisivo do direito antidumping. A Vipal defendeu ser a NCM meramente indicativa do produto objeto da investigação e, para isso se utilizaria a nomenclatura "comumente" o que indicaria o caráter exemplificativo e não exaustivo do produto. A Vipal afirmou, ainda, que houve consideração dos pneus de carga montados em rodas na investigação original.



129. A empresa também defendeu que a aplicação e cobrança do direito antidumping às importações de pneus acompanhadas de ou montadas em rodas respeitaria a simetria e o paralelismo com a investigação original, de modo que a Autoridade Investigadora estaria retomando os mesmos critérios que foram considerados na investigação original e em verificações *in loco* realizadas na indústria doméstica e nos exportadores e pontuou que, em caso de salvaguardas, o Órgão de Apelação da OMC já teria reconhecido a necessidade de se observar o paralelismo implícito entre o escopo da investigação em que se determinou o dano e o escopo da aplicação da medida.

5.2 Das manifestações finais

130. Em 18 de fevereiro de 2024, a ANFIR manifestou-se sobre o Ofício Circular nº 20/2024 apresentando as informações anteriormente explicitadas na audiência de 07 de fevereiro de 2024.

131. Nessa ocasião, a ANFIR informou que o setor de implementos rodoviários responderia por 60 a 70% de toda a carga derivada da produção industrial brasileira.

132. Argumentou que a própria Organização Mundial do Comércio ("OMC") estabeleceria diretrizes gerais para determinar a similaridade de produtos em casos de investigação de medidas antidumping e reafirmou que os pneus não seriam produtos similares às rodas equipadas com pneus dado que possuiriam características físicas e técnicas distintas com usos e aplicações diferentes, com substitutibilidade limitada, percepção do consumidor e canais de distribuição diferenciados e competição direta limitada. Reiterou que os pneus montados sobre rodas não teriam integrado o escopo da investigação original e revisões e que os importadores e exportadores de rodas não teriam sido chamados para participar desses processos e pleiteou a irretroatividade na aplicação dos direitos antidumping.

133. A ANFIR reafirmou que o GECEX entenderia tratar-se de produtos distintos, destarte a redução temporariamente a zero da alíquota do Imposto de Importação para 5 medidas de pneumáticos classificados na NCM 4011.20.90, que não teria sido estendida aos conjuntos de rodas classificados na NCM 8716.90.90.

134. Alegou que os conjuntos de pneus montados em rodas poderiam ter um valor agregado maior do que os pneus isolados devido à sua configuração específica, desempenho otimizado e design combinado. Vender os pneus isoladamente pode reduzir esse valor agregado. Mesmo que o pneu fosse desmontado da roda, poderia haver a necessidade de ajustes adicionais para que ele se adaptasse a diferentes tipos de rodas. Isso poderia incluir aros específicos, necessidade de balanceamento e ajustes para garantir a compatibilidade, aumentando a complexidade e os custos. O que acarretaria custos adicionais e riscos que tornariam essa prática economicamente inviável.

135. Em 19 de fevereiro de 2024, a ABIDIP reiterou sua posição contrária à imposição de barreiras comerciais tendo em vista que empresas internacionais sempre propõem investigações contra origens nas quais não detêm fábricas, no entanto, posiciona-se favoravelmente a que os pneus acompanhados ou montados em rodas se sujeitem ao direito antidumping visto que o produto teria sido objeto das investigações anteriores.

136. Reiterou que o produto objeto da presente avaliação de escopo, histórica e materialmente, teria sido tratado pela Autoridade como produto objeto das investigações, o que, no entender da ABIDIP, encerraria qualquer margem interpretativa em sentido contrário e imporá o reconhecimento claro, expresso e inequívoco de que os pneus montados em rodas estão (e sempre estiveram) sujeitos às medidas antidumping em vigor.

137. A ABIDIP alegou que o caráter público dos atos administrativos segundo o art. 161 do Decreto nº 8058/2013 teria o condão de garantir a publicidade necessária às investigações antidumping, por meio da publicação em Diário Oficial da União, e citou o fato de que nunca teria sido notificada da abertura das investigações e revisões como parte interessada e que mesmo assim teria participado ativamente dos processos por interesse próprio.

138. Ressaltou que não procederia a concepção de certas partes interessadas no sentido de que estas teriam tido seus direitos de contraditório e ampla defesa violados, quando, em verdade, pelo rigor da lei e da publicidade dos atos da administração pública, sempre tiveram ampla oportunidade em integrar o procedimento na qualidade de "outras partes interessadas". Tampouco seria razoável assumir



que importadores ou associações - que direta e diariamente lidam com implementos rodoviários, dentre os quais os pneumáticos - não teriam conhecimento das medidas de defesa comercial em questão e dos respectivos procedimentos dos quais resulta.

139. Em 19 de fevereiro de 2024, a Associação Nacional da Indústria de Pneumáticos (ANIP), em sua manifestação pós-audiência, afirmou que o procedimento de avaliação de escopo teria caráter interpretativo e visaria esclarecer sobre a definição do produto e não alterar essa definição. A ANIP reiterou, contra os argumentos da Sunset Tires, ANFIR e Librelato, que a classificação fiscal e o tratamento tributário não interfeririam no escopo da medida antidumping e que este teria sido considerado como produto objeto na investigação original e revisão para fins de cálculo da margem de dumping.

140. A ANIP afirmou que os pneus e os pneus montados em rodas teriam as mesmas características físicas, funções e canais de distribuição e seriam substitutos diretos concorrendo nos mesmos mercados. A ANIP alegou que não foram apresentados elementos de prova para fundamentar a tese de que não haveria sentido econômico na desmontagem para utilização de pneus separadamente e afirmou que os pneus montados foram considerados para fins de cálculo da margem de dumping nas investigações originais e revisões pois esses dados constavam dos questionários apresentados.

141. Sobre a ausência de representação de importadores e exportadores de pneus montados no processo original, a ANIP argumentou que a participação seria voluntária e não dependeria de notificação por parte do DECOM.

142. Sobre as características do produto, a ANIP apresentou a seguinte tabela comparativa, concluindo que em função, usos e aplicações, características físicas, substitutibilidade, canais de distribuição, processo produtivo, matéria-prima ambos pouco diferem.

143. Sobre a consideração dos pneus montados nas investigações anteriores, a ANIP citou o Relatório de Verificação *in loc* da Sociedade Michelin no processo nº 52272.004220/2019-24, na qual há menção ao cálculo do volume considerados somente os pneus em quilos dentro dos conjuntos montados.

144. A ANIP invocou o princípio da gravitação jurídica, em que o bem acessório seguiria o bem principal, no caso, o pneu. Conforme esse princípio, o pneu acompanhado da roda deveria receber o mesmo tratamento na comercialização do pneu desacompanhado da roda. Por fim, a ANIP afirmou que não foram apresentados nos autos provas e justificativas econômicas para o crescimento acentuado na importação de pneus acompanhados ou montados em rodas, sendo que a indústria nacional respondia por 75% das vendas totais de pneus no Brasil em 2017, caindo para 54% em 2023.

145. Em 19 de fevereiro de 2024, a Librelato adicionou que não teve oportunidade, na qualidade de importadora da roda equipada com pneu, de participar das investigações originais e das revisões de direito antidumping de pneus novos radiais para ônibus ou caminhão, de aros 20", 22" e 25", por não "estar ligada ao produto analisado". Afirmou que a segregação dos conjuntos para venda em separado seria inviável pois exigiria mão de obra especializada, equipamento e por ser dispendioso e reiterou entendimento sobre o tratamento tributário e a necessidade de segurança jurídica para a importação e não incidência de medida antidumping sobre as importações já realizadas.

146. Em 19 de fevereiro de 2024, a Sumitomo Rubber do Brasil Ltda. (SRB), descreveu sua participação na audiência pública reiterando que o produto investigado teria sido objeto de análise durante a investigação original encerrada pela Resolução CAMEX nº 107/2014 e argumentando que o produto independentemente da NCM seria o objeto do direito antidumping.

147. Em 19 de fevereiro de 2024, a Sunset Tires apresentou manifestação pós-audiência em que reafirmou ser a roda de aço equipada com pneu um produto distinto do pneu e discordou da existência de uma nomenclatura "pneus montados em rodas". A Sunset defendeu serem os pneus componentes das rodas e não ser possível dissociar o conjunto para fazer venda do pneu de forma separada. A Sunset também reiterou que o tratamento tributário seria uma comprovação da distinção entre o pneu e a roda equipada com pneu.

148. A Sunset apontou como paradoxal que a ANIP e a ABIDIP sejam favoráveis à extensão do direito antidumping às rodas equipadas com pneus, o que comprovaria que se a importação de rodas fosse simplesmente para evitar o direito, a ABIDIP seria contra essa extensão. Isso seria explicado pelo fato de que os importadores de rodas de aço equipadas com pneus não seriam os mesmos dos importadores de pneus. A Sunset defendeu que o produto não esteve no escopo das análises anteriores, pois para fins



de apuração dos valores e quantidades de pneus foram utilizados os dados de importação apenas do subitem 4011.20.90 da NCM e reiterou questionamento sobre a não extensão do benefício tributário aplicado à NCM 4011.20.90 que zerou a alíquota do II pela Resolução GECEX nº 148/2021. A Sunset reiterou ser legítimo que o setor de implementos rodoviários opte por importar rodas equipadas com pneus sem que isso signifique burla ao direito antidumping e ressaltou serem irrelevantes os dados sobre aumento das importações para a análise da avaliação de escopo.

149. A Sunset citou que a ABIDIP teria em 2019 proposto ação judicial contra a União e o IBAMA para a cobrança de direitos antidumping sobre a importação de rodas equipadas com pneus, que a demanda não teria prosperado e que essa situação alertaria para o fato de que as importações são conhecidas há anos, sendo que o tema não teria sido abordado nas revisões posteriores à ação, em novembro de 2019 e maio de 2020. A Sunset afirmou, com isso, que não se deveria inovar nos procedimentos de avaliação de escopo e que o mais apropriado seria uma revisão anticircunvenção ou que se aguardasse a próxima revisão de final de período para incorporar as rodas equipadas com pneus.

150. A Sunset, por fim, defendeu ser inviável juridicamente e também na prática a extensão da aplicação de direitos, pois não haveria parâmetros de valor normal, de preços de exportação, margem de dumping e direitos antidumping e que a aplicação de medidas a um produto distinto do que foi objeto das investigações seria incompatível com o parágrafo único do art. 154 do Decreto nº 8.058/2013.

151. Em 19 de fevereiro de 2024, a Borrachas Vipal S.A. (Vipal), manifestou-se após a audiência e comparou o produto objeto do direito antidumping com o da avaliação de escopo, concluindo que a única diferença entre os produtos seria o fato de que os pneus objeto da avaliação de escopo seriam comercializados montados em rodas, acompanhados de rodas, partes ou acessórios, classificadas nos itens 8716.90.90, 8708.70.10 e 8708.70.90 da NCM.

152. A Vipal reiterou ser a NCM apenas indicativa do produto objeto da investigação, não restringindo o escopo de aplicação de direitos antidumping, que seria condicionado à característica do mesmo e não à sua classificação tarifária ou fiscal. A Vipal alegou também não ter havido exclusão de pneus montados em rodas nas Resoluções GECEX nº 176 e 198 de 2021.

153. A Vipal discordou do entendimento da Sunset Tires segundo o qual o fato de o governo ter zerado o imposto de importação para determinados pneus classificados no item 4011.20.90 da NCM não significaria que pneus montados em rodas não fariam parte do escopo de aplicação dos direitos. Segundo a Vipal, o tratamento fiscal se referiria ao conjunto de normas e regulamentos estabelecidos pelo governo para determinar como certas transações, atividades ou entidades serão tributadas. Já o produto descrito em uma posição tarifária (NCM) estaria sujeito ao imposto de importação daquela posição tarifária. Contudo, segundo a Vipal, isso não ocorreria com o direito antidumping, já que o produto objeto da investigação e da aplicação de medidas poderia ser encontrado em mais de uma posição tarifária ou, ainda, encontrar-se em parte - e não na totalidade - de uma posição tarifária. Ademais, as alterações do imposto de importação seriam de competência do Comitê de Alterações Tarifárias, enquanto a estimativa do montante de um direito antidumping decorreria de um procedimento de defesa comercial, que é da competência do DECOM.

154. A Vipal entendeu que os pneus montados em rodas estão incluídos no escopo da medida antidumping, pois tanto os dados da indústria nacional como os de preços de exportação de produtores/exportadores teriam sido analisados na investigação.

155. Quanto à não representação de partes interessadas envolvidas na produção/comercialização de pneus montados, a Vipal entendeu que a ANFIR não poderia alegar que não teve oportunidade de se manifestar, pois a Associação poderia ter solicitado habilitação e não o fez.

156. Em sua manifestação de 19 de fevereiro de 2024, o Governo da Rússia reafirmou os argumentos apresentados em 29 de dezembro de 2023. A Representação russa defendeu que os produtores russos não tiveram oportunidade para aumentar suas exportações para o Brasil e descreveu o crescimento do mercado doméstico russo desde 2019, que teria crescido 3,5% no fim de 2023, com o incremento de projetos de construção de rodovias e de projetos de habitação que necessitaram de frota terrestre para sua consecução, além do incremento de vendas e produção de caminhões que teria se dado com um crescimento de 71%, de 2022 a 2023.



157. Destacou também a saída da Rússia dos mercados europeu, americano e japonês e ressaltou que as exportações para Belarus, Cazaquistão, Quirguistão, Armênia e outros países da Comunidade de Estados Independentes foram os principais destinos das exportações russas.

158. A Representação Russa expressou preocupação em afirmar que não haveria intenção na circunvenção de medida antidumping e que a indústria russa não teria exportado pneus montados para o Brasil nos últimos 10 anos.

159. Por fim, afirmou não haver razão para a expansão do escopo da medida antidumping e confirmou interesse no suplemento de pequenas quantidades adaptadas ao mercado a preços acima do valor normal.

5.3 Do posicionamento do DECOM

160. Inicialmente, cumpre recordar que o procedimento de avaliação de escopo possui caráter interpretativo e visa a esclarecer aspectos referentes à definição do produto objeto da medida antidumping. Não consiste em finalidade do procedimento, portanto, alterar a definição do produto objeto do direito antidumping nem tampouco redefinir o escopo de aplicação da medida, nos termos do parágrafo único do art. 154 do Decreto nº 8.058, de 2013

161. Diante da existência de dúvidas quanto à incidência ou não da medida antidumping a respeito de determinado produto, a avaliação de escopo deve limitar-se a emitir conclusão de natureza declaratória, a fim de tão somente dirimir as eventuais dúvidas existentes. Nesse contexto, o parâmetro de análise deverá ser, necessariamente, a definição de produto objeto da medida antidumping delimitada por ocasião da investigação que ensejou a aplicação da medida.

162. Nesse contexto, insta mencionar que o art. 1º tanto da Resolução CAMEX nº 176, de 2021, quanto da Resolução CAMEX nº 198, de 2021, define o produto objeto da medida como pneus de construção radial, de aros 20", 22" e 22,5", para uso em ônibus e caminhões. A Resolução CAMEX nº 198, de 2021 ainda destaca em seu art. 2º as exclusões do escopo da medida, que devem ser tratadas de maneira exaustiva: "O disposto no art. 1º não se aplica aos pneus de construção diagonal e aos pneus radiais com aros distintos dos aros 20", 22" e 22,5". Como se observa, o texto não fez menções aos pneus acompanhados de rodas.

163. A respeito de manifestações acerca de classificação/reclassificação tarifária dos produtos analisados, deve-se esclarecer que o objetivo da avaliação de escopo não é questionar a classificação tarifária adotada pelos importadores dos conjuntos contendo pneus acompanhados ou montado em rodas, mas tão somente dirimir dúvidas acerca da devida incidência do direito antidumping sobre esses produtos. Neste sentido, não há que se falar em reclassificação tarifária nem questionar os resultados das consultas realizadas pela empresa junto a órgão competentes, atribuição que foge da alçada do DECOM. O que se objetiva com a presente avaliação é esclarecer se o direito antidumping deve incidir sobre as importações de pneus de carga ainda que estejam montados em rodas ou acompanhados de rodas, partes ou acessórios, sem que se efetue qualquer alteração do escopo ou da definição do produto objeto dos direitos antidumping, muito menos de sua classificação tarifária.

164. Com relação a manifestações que invocaram risco à segurança jurídica, o DECOM filia-se ao entendimento da Sunset Tires de que as autoridades públicas devem atuar para aumentar a segurança jurídica na aplicação das normas, consoante disposto no art. 30 da Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro. Nesse sentido, informa-se que a presente avaliação de escopo busca exatamente reforçar esse princípio a partir do esclarecimento de dúvidas quanto à incidência do direito antidumping aos produtos analisados.

165. Com relação à aparente afronta aos princípios da legalidade, segurança jurídica, contraditório e ampla defesa alegados pela Sunset, o DECOM reforça que todos os procedimentos de defesa comercial são conduzidos norteados pelo ordenamento jurídico pátrio e pelos acordos multilaterais aos quais o Brasil tenha aderido. Consoante detalhado neste item, todos os processos relativos a medidas de defesa comercial no âmbito de investigações/revisões a respeito de pneus de carga seguiram estritamente os ditames do Regulamento Brasileiro e normas conexas.

166. Causa espécie a Sunset questionar a respeito desses princípios considerando que o grupo Sunset já sabia do procedimento de investigação original sobre a prática de dumping nas exportações de pneus de carga originários da China, nos idos de 2009, quando teve todas as oportunidades de exercer o



contraditório e a ampla defesa, como o fez, e continuar fazendo nas demais revisões e na presente avaliação de escopo, não tendo sido demonstrado qualquer indício decerçamento do direito de defesa da empresa. Em todas as oportunidades em que manifestou o desejo de se manifestar, foi conferido à empresa, e a qualquer parte interessada nos processos conduzidos por este Departamento, a possibilidade de fazê-lo. Além disso, todos os argumentos apresentados pelas empresas são devidamente reproduzidos, considerados e respondidos pelo DECOM.

167. Em relação à manifestação da Librelato de que a interpretação da NCM deveria ser literal, sob pena de o excesso de subjetividade do classificador resultar distinções de cunho mais ou menos protecionista que poderiam gerar monopolização do mercado, importa ressaltar que o direito antidumping constitui instrumento previsto em Acordo Multilateral no âmbito da Organização Mundial do Comércio, devidamente internalizado no regulamento pátrio, cujo objetivo é combater uma prática desleal de comércio. Portanto, não há que se falar que se trata de instrumento de caráter protecionista. Ademais, cabe reforçar que a aplicação de direito antidumping não está vinculada à classificação do produto objeto do direito em determinado código da NCM. Ademais, reafirma-se que o objetivo da avaliação de escopo não é alterar a classificação tarifária do produto objeto da avaliação, mas tão somente analisar de tal produto está, ou não, incluído na esfera de aplicação do direito antidumping em vigor.

168. A respeito da manifestação do Governo da Rússia em defesa da diminuição ou extinção do direito antidumping em vigor, informa-se que a presente avaliação de escopo tem caráter interpretativo e visa a esclarecer aspectos referentes à definição do produto objeto da medida antidumping. Temas relativos a redução ou extinção de direito antidumping não é objeto de análise no presente pleito. Cumpre lembrar, todavia, que os produtores/exportadores russos não participaram da última revisão de final de período que prorrogou o direito vigente.

169. No que tange a manifestações que defendem que pneus montados em rodas, classificadas nas NCMs 8716.90.90, 8708.70.10 e 8708.70.90, são produtos diferentes dos pneus desacompanhados de rodas, classificadas na NCM 4011.20.90, unicamente pelo fato de estarem em códigos tarifários diferentes daqueles indicados quando da aplicação das medidas antidumping, o DECOM sublinha que o conceito de produto objeto da investigação e produto similar é dado pelo Decreto nº 8.058/2013, e não se confunde com a classificação tarifária/fiscal utilizada por outros órgãos governamentais.

170. Também não se pode afirmar, como querem as manifestantes, que, do conjunto pneu montado na roda, a roda seja o principal elemento. De todo modo, esclarece-se que o objeto da presente avaliação engloba apenas o pneu que eventualmente pode ser montado em roda. Outras partes e peças que venham montadas ou acompanhadas ao pneu de carga, como roda, não faz parte da avaliação de escopo em epígrafe.

171. No que tange a questionamentos relativos à diferenciação de produtos com base no tratamento fiscal e tributário dados por órgãos governamentais, o DECOM entende que é pacífico que uma medida de defesa comercial pode ser aplicada apenas a certos produtos incluídos dentro de uma mesma NCM, como é o caso do próprio direito em vigor aplicado a pneus de carga comumente classificados na NCM 4011.20.90, cuja aplicação do direito não é devida a pneus radiais. Há também os casos em que uma mesma medida pode ser aplicada a produtos que normalmente englobam várias NCMs, como a medida compensatória aplicada a laminados de alumínio comumente classificados nos subitens 7606.11.90, 7606.12.90, 7606.91.00, 7606.92.00, 7607.11.90 e 7607.19.90 da NCM, nos termos da Resolução CAMEX n. 431, de 20 de dezembro de 2022, publicada no DOU em 21 de dezembro de 2022.

172. Novamente, destaca-se que, na descrição dos produtos investigados em sede de defesa comercial, é enfatizado que os produtos são comumente importados nas NCM(s) mencionada(s), como por exemplo no art. 1º da Resolução GECEX nº 198, de 3 de maio de 2021.

173. Outrossim, não há nenhum regulamento nacional ou multilateral que indique expressamente que a classificação tarifária/fiscal vincula a aplicação de medidas de defesa comercial. Nesse sentido, cumpre registrar que a CAMEX, por meio da Resolução GECEX nº 540, de 15 de dezembro de 2023, publicou no DOU em 18 de dezembro de 2023, resolução com artigo interpretativo, confirmando que

Art. 5º A Resolução Gecex nº 176, de 19 de março de 2021, publicada no Diário Oficial da União de 22 de março de 2021, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 1-A:



Art. 1-A A medida antidumping de que trata a presente Resolução incide sobre todas as importações que correspondam à descrição do produto constante do art. 1º, não sendo vinculativa ou restrita aos subitens da NCM indicados no referido artigo."

Art. 6º A Resolução Gecex nº 198, de 03 de maio de 2021, publicada no Diário Oficial da União de 04 de maio de 2021, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 2-A:

"Art. 2-A A medida antidumping de que trata a presente Resolução incide sobre todas as importações que correspondam à descrição do produto constante dos arts. 1º e 2º, não sendo vinculativa ou restrita aos subitens da NCM indicados no artigo 1º."

174. Como se observa, não há que se falar que a classificação tarifária distinta, ou que regimes tributários diferenciados, excluiria os pneus montados em rodas ou acompanhados de rodas, partes ou acessórios do escopo de aplicação do direito antidumping, dado que a CAMEX já esclareceu que o direito antidumping se aplica a todas as importações que correspondam à descrição do produto objeto da medida, não sendo vinculativa ou restrita aos subitens da NCM indicados nas resoluções que aplicaram os direitos antidumping em comento.

175. Dessa forma, um produto não está automaticamente enquadrado, ou excluído, do escopo de uma medida antidumping apenas por ser classificado em determinado subitem da NCM, mas por apresentar características que o definam como produto similar, nos termos do artigo 9º e 10º do Decreto nº 8.058, de 2013.

176. Partes interessadas também alegaram que os pneus classificados na NCM 4011.90.90 e os pneus montados em rodas ou acompanhados de rodas, partes ou acessórios classificados nas NCMs 8716.90.90, 8708.70.10 e 8708.70.9090 seriam diferentes por conta do benefício tributário concedido apenas a pneus classificados na NCM 4011.90.90 por meio da Resolução GECEX nº 148/2021. A esse respeito, insta registrar que temas atinentes a benefício tributário têm foro e procedimento próprios, com órgãos governamentais específicos, cujas competências em nada se assemelham aos procedimentos de defesa comercial regidos pelo Decreto nº 8.058/2013, que instituiu o Departamento de Defesa Comercial como autoridade investigadora competente, nos termos do Art. 6º do decreto mencionado. A concessão de benefício tributário leva em consideração aspectos distintos daqueles avaliados para aplicação de um direito antidumping, tanto que são analisados com participação de órgão não afeto aos temas de defesa comercial, como mencionado. Ademais, importa reiterar que o processo de avaliação de escopo tem caráter interpretativo, não alterando a definição do produto ou o escopo dos direitos antidumping em vigor.

177. Essa abordagem parece ser compartilhada por algumas partes interessadas na presente avaliação, como a Borrachas Vipal, que sublinhou que o tratamento fiscal se refere ao conjunto de normas e regulamentos estabelecidos pelo governo para determinar como certas transações, atividades ou entidades serão tributadas. Já o produto descrito em uma posição tarifária (NCM) estaria sujeito ao imposto de importação que seria aplicado à totalidade daquela posição tarifária.

178. Assim, não há guarida para as alegações da ANFIR, Librelato e Sunset Tires, de que a classificação fiscal e o tratamento tributário limitariam o escopo do direito antidumping.

179. Outras alegações trazidas por essas mesmas partes interessadas indicariam que pneus isolados e pneus montados em rodas ou acompanhados de rodas, partes ou acessórios seriam produtos distintos, com usos e aplicações diferentes, com substitutibilidade limitada, percepção do consumidor e canais de distribuição diferenciados e competição direta limitada. A ANFIR também alegou que os pneus montados em rodas passariam por um processo produtivo integrado e que não seria possível dissociar os conjuntos.

180. Por outro lado, registra-se que a ANIP apresentou tabela comparativa, segundo a qual os pneus e os pneus montados em rodas teriam as mesmas características físicas, os mesmos usos e aplicações, teriam os mesmos canais de distribuição e seriam substitutos diretos concorrendo nos mesmos mercados, além de apresentarem processo produtivo e características semelhantes, com pouca variação das matérias-primas. Já a empresa SRB alegou que os pneus, mesmo importados como conjunto, seriam facilmente segregados e comercializados de forma isolada.

181. Com relação aos comentários relativos a processos produtivos, usos e aplicações, canais de distribuição etc. apresentados pela ANFIR e ANIP, informa-se que não foi apresentado demonstrativo ou comprovação de qualquer diferença existente entre os pneus comercializados isoladamente daqueles



pneus comercializados acompanhados das rodas ou já acoplados às rodas. Nesse sentido as opiniões exaradas não passam de meras alegações para os fins desta avaliação.

182. Com relação à dificuldade ou facilidade em se segregar as rodas dos pneus, pode-se ter abordagem sob dois prismas: legal/jurídico e prático. Independentemente da abordagem, nenhuma parte interessada trouxe elementos de prova para sustentar as alegações feitas, incluindo a Sunset Tires, que não apresentou elementos que pudessem sustentar a opinião de que a segregação e comercialização de forma avulsa não seria possível pelas regras tributárias brasileiras. Pelo prisma prático, o bom senso e a experiência do homem médio indicariam haver certa facilidade em separar um pneu de uma roda.

183. A respeito do comentário feito pela Sunset de que o "comportamento da administração pública federal confirmou que os direitos antidumping não se aplicam a esse produto objeto da avaliação de escopo", informa-se que o Decreto n. 8.058/2013 regulamenta os procedimentos administrativos relativos à investigação e à aplicação de medidas antidumping, e atribui ao DECOM a função de autoridade investigadora na condução do processo administrativo disciplinado por este Decreto, nos termos do seu Art. 6º.

184. O "comportamento" desta autoridade foi o de recomendar a aplicação de direito antidumping às importações de pneus de carga de construção radial, de aros 20", 22" e 22,5" para uso em ônibus e caminhões. Tal recomendação foi acatada pela CAMEX por meio das Resoluções CAMEX nº 33, de 2009, e nº 107, de 2014.

185. O "comportamento" de qualquer outra autoridade, que não aquelas expressamente competentes nos termos da legislação vigente, não tem o condão de confirmar se um direito é devido ou não. Nesse sentido, entende-se desarrazoada a alegação da Sunset para fins de sustentação argumentativa.

186. Com relação a argumentos a respeito de legitimidade de importação de pneus montados em rodas, esclarece-se que a presente avaliação não tem por objeto atacar tal direito. As partes interessadas poderão continuar a importar os bens da forma que mais lhe convierem, nos termos da legislação vigente.

187. No que tange a comentários relativos a ação judicial, impetrada pela ABIDIP, extinta por ausência de interesse processual da ABIDIP, a respeito do não recolhimento de direito antidumping sobre conjuntos de pneus com rodas, classificando-os na NCM 8716.90.90, o DECOM compartilha do entendimento da Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional (PGFN) de que a

(...) a Autora falece de interesse processual, posto que não houve requerimento prévio, na seara administrativa, acerca do alcance da aplicação do referido direito antidumping".

[...]

No caso em apreço, sabe-se que as resoluções CAMEX, as quais formalizam a aplicação de direitos antidumping, dão publicidade às decisões do processo investigatório que concluiu pela adoção dessa medida, processo esse que, em todas as suas fases, é da competência da SECEX do Ministério da Economia, Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior. Eventuais dúvidas dos importadores sobre o conteúdo ou alcance de tais decisões devem ser dirigidas à SECEX, a quem cabe esclarecê-las, dado envolverem, em essência, as particularidades do processo.

188. Digno de nota, também, é a opinião da PGFN de que "Autora não tem interesse processual para discutir o mérito da questão", pois "O ajuizamento não foi precedido de qualquer consulta prévia à SECEX, com o fito de obter os esclarecimentos necessários". Parece ao Departamento que nenhuma outra parte interessada sabedora dos direitos antidumping em vigor teve também o interesse em discutir o mérito da questão, inclusive aquela que consultou a RFB a respeito. Nem o Grupo Sunset, por exemplo, que já sabia da aplicação desse direito antidumping no mínimo desde 2009 e em nenhum momento teve o interesse de indagar o DECOM.

189. A fim de endereçar de forma adequada os argumentos apresentados pelas partes interessadas, procedeu-se também à interpretação teleológica e sistemática do texto das referidas resoluções e dos documentos de instrução constantes dos autos dos processos das investigações originais e revisões que culminaram com a aplicação dos direitos antidumping atualmente vigente.



190. É elementar dizer que a função primordial de qualquer pneu é servir como instrumento de locomoção de veículos. A fim de cumprir sua função precípua, todos os pneus devem, em algum momento, ser acoplados a uma roda.

191. É nesse sentido que se buscou avaliar se os pneus de carga de construção radial, de aros 20", 22" e 22,5" para uso em ônibus e caminhões, montados em rodas ou acompanhados de rodas, partes ou acessórios, comumente classificados nos subitens 8716.90.90, 8708.70.10 e 8708.70.90 da NCM não estariam sujeitos ao direito antidumping em vigor aplicado às importações de pneus de carga de construção radial, de aros 20", 22" e 22,5" para uso em ônibus e caminhões, comumente classificados no subitem 4011.20.90.

192. A autoridade investigadora entende que, de maneira geral, os pneus, sejam eles montados em rodas ou acompanhados de rodas, partes ou acessórios, ou não, são fabricados por meio dos mesmos processos produtivos, valendo-se das mesmas matérias-primas, e apresentando a mesma composição química e características físicas. Outra dúvida que poderia ser suscitada acerca do produto objeto da avaliação de escopo recairia sobre a presença da roda e seus efeitos sobre os usos e aplicações dos pneus, fazendo que esses pneus, pelo simples fato de estarem montados em roda, transformassem-se em outro produto, o que não parece ser o caso.

193. A ANIP, nessa linha, invocou o princípio da gravitação jurídica, em que o bem acessório seguiria o bem principal, no caso, o pneu, para defender que o pneu acompanhado da roda deveria receber o mesmo tratamento na comercialização do pneu desacompanhado da roda. O DECOM reforça, todavia, que a avaliação de escopo possui caráter interpretativo, não tendo, portanto, o condão de alterar o escopo das investigações anteriores. A conclusão deste procedimento deve estar relacionada ao esclarecimento acerca da inclusão ou não do produto analisado quando da realização da investigação/revisão e na consequente aplicação da medida.

194. Ausentes elementos probatórios em contrário nos autos da presente avaliação, a partir da vasta experiência do DECOM em investigações e revisões de pneus de carga, bem como elementos de prova publicados nas resoluções que encerraram tais processos administrativos, entende-se que, ao contrário do alegado pela ANFIR, os pneus e as rodas passam por processo de fabricação independentes, sendo acoplados um ou outro, quando aplicável, para fins de comercialização.

195. Cumpre destacar que na etapa de montagem, tanto a roda como o pneu, já constituem produtos acabados e independentes. Isso pode ser observado pelo fato de haver empresas dedicadas exclusivamente à fabricação de pneus, como a produtora/exportadora chinesa Zhongce Rubber Group Co., Ltd., que inclusive tem direito antidumping individual aplicado sobre pneus de carga, [CONFIDENCIAL]; empresas dedicadas exclusivamente à fabricação de rodas, como a empresa chinesa Xingmin Intelligent Transportation Systems (Group) Co., Ltd., [CONFIDENCIAL], e outras que, apesar de não fabricarem pneus ou rodas, comercializam os conjuntos montados, como aparentemente é o caso da Sunset Tires.

196. Neste sentido, no entendimento do DECOM, o pneu montado em roda não deixa de ser um pneu pelo simples fato de fazer parte de um conjunto. Do mesmo modo, um pneu comercializado de modo isolado e posteriormente montado em uma roda, exerce o mesmo uso e aplicação de um conjunto comercializado montado, como pneu e roda.

197. Conforme já destacado, o pneu isolado necessariamente precisa ser montado em uma roda para que cumpra sua função. Nesse sentido, tanto os pneus isolados quanto os pneus montados em rodas ou acompanhados de rodas, partes ou acessórios apresentam os mesmos usos e aplicações, quais sejam equipar os veículos de transporte de carga.

198. Ademais, ao contrário do alegado pela ANFIR e pela Sunset, o conjunto pneu e roda não é indissociável. Além de a roda e o pneu serem produzidos de modo independente um do outro, a roda e o pneu possuem vida útil distinta um do outro, como afirmado pela ANIP. Neste sentido, inevitavelmente, ao longo da vida útil da roda, haverá dissociação do conjunto pneu/roda para substituição apenas do pneu, sem que isso afete a integridade do conjunto ou requeira mão de obra tão especializada que inviabilize a substituição apenas do pneu como alegado pela ANFIR.

199. Superada a discussão acerca da comparação entre os pneus com ou sem rodas, avaliou-se como foi o tratamento para os pneus montados em rodas ou acompanhados de rodas, partes ou acessórios nas investigações originais e nas revisões de final de período da medida antidumping sobre



pneus de carga.

200. Por meio de consulta aos relatórios das verificações *in loco* realizadas na investigação original sobre prática de dumping nas exportações de pneus de carga originárias da China, observou-se que foram consideradas as vendas de pneus montados em rodas, como se observa no trecho do Relatório de Verificação realizada na empresa [CONFIDENCIAL], onde se lê:

[CONFIDENCIAL]

201. Como resumo restrito do trecho confidencial, informa-se que se trata de comentários a respeito do tratamento de pneus montados em roda, em que é explicitado que foram consideradas as vendas de pneus montados em rodas.

202. Ademais, observou-se que algumas das faturas selecionadas nesta mesma verificação *in loco* tratavam de venda de conjuntos montados, a exemplo da Fatura [CONFIDENCIAL], na qual a empresa [CONFIDENCIAL] realizou venda para a [CONFIDENCIAL], de conjuntos de roda/pneu.

203. Isto é, fica evidente que i) se houve seleção da fatura mencionada isso significa que ela fora reportada na base de dados e ii) se, fora reportada na base de dados, fica evidente que os pneus montados em rodas compuseram a base utilizada para se calcular o preço de venda da indústria doméstica no mercado interno. Acrescente-se que o preço da indústria doméstica, que considerou as vendas de conjuntos montados, foi utilizada para apuração do direito antidumping para os produtores/exportadores chineses selecionados que responderam o questionário do produtor/exportador e cuja subcotação foi inferior à margem de dumping calculada para o período da investigação.

204. Também no relatório de verificação *in loco* realizada na empresa que compôs a indústria doméstica [[CONFIDENCIAL] no âmbito da Primeira Revisão do Direito Antidumping aplicado às importações de pneus de carga originárias da China há uma sessão dedicada ao preço dos pneus integrantes dos conjuntos montados. No referido trecho é possível ler que:

[CONFIDENCIAL]

205. Como resumo restrito do trecho confidencial, informa-se que se trata de comentários a respeito do tratamento de pneus montados em roda, em especial detalhando como a empresa segregou a proporção entre pneu e roda com o fito de reportar o que dizia respeito somente ao pneu.



206. Pelo excerto destacado, observa-se que os pneus comercializados montados em roda foram considerados nas bases de dados apresentadas pela empresa e, nesse sentido, também compuseram o preço da indústria doméstica do produto similar vendido no mercado interno.

207. No mesmo sentido, o relatório de verificação *in loco* realizada na empresa que compôs a indústria doméstica [CONFIDENCIAL], no âmbito da primeira Revisão do Direito Antidumping aplicado às importações de pneus de carga originárias da China indica que:

[CONFIDENCIAL].

[...]

[CONFIDENCIAL].

208. Como resumo restrito do trecho confidencial, informa-se que se trata de comentários a respeito do tratamento de pneus montados em rodas ou acompanhados de rodas, partes ou acessórios, novamente explicando como esta outra empresa segregou as vendas de conjuntos para reportar somente o que dizia respeito ao pneu de carga.

209. Novamente, de forma clara, pode-se observar que os pneus comercializados com rodas foram considerados na base de dados apresentada pela indústria doméstica, que teve a cautela que fazer os ajustes necessários para retirar o impacto dos montantes relativos às rodas.

210. Observou-se ainda que no relatório de verificação *in loco* realizada na empresa que compôs a indústria doméstica [CONFIDENCIAL], no âmbito da segunda revisão do direito antidumping aplicado às importações de pneus de carga originárias da China, que:

[CONFIDENCIAL] [...]

[CONFIDENCIAL].

211. Como resumo restrito do trecho confidencial, informa-se que se trata de comentários a respeito do tratamento de pneus montados em roda, que foram devidamente considerados pela empresa.

212. No mesmo sentido, observou-se que no relatório de verificação *in loco* realizada na empresa da indústria doméstica [CONFIDENCIAL] no âmbito da referida segunda Revisão, indica que:

[CONFIDENCIAL].

[...]

[CONFIDENCIAL] [...]

[CONFIDENCIAL].

[...]

[CONFIDENCIAL]

213. Como resumo restrito do trecho confidencial, informa-se que se trata de comentários a respeito do tratamento de pneus montados em roda, detalhando como a empresa segregou as vendas de conjuntos para reportar ao Decom somente a venda dos pneus.

214. Cabe ressaltar ainda que nos relatórios de verificação *in loco* realizadas em 2014 nas empresas produtoras/exportadoras [CONF.] no âmbito da investigação original sobre pneus carga originários da África do Sul, Coreia do Sul, Japão, Rússia, Tailândia e Taipé Chinês, os conjuntos montados foram claramente considerados como produtos objeto da investigação:

[CONFIDENCIAL] [...]

[CONFIDENCIAL] [...]

[CONFIDENCIAL] [...]

[CONFIDENCIAL]

215. Como resumo restrito do trecho confidencial, informa-se que se trata de comentários a respeito do tratamento de pneus montados em roda, sendo que, inclusive, a equipe de verificação alertou a empresa estrangeira de que não ter reportado as vendas de pneus com roda tornaria os dados incorretos e sujeitos a ajustes.



216. Ademais, conforme apontado pela SRB, sua matriz SRI no Japão teria reportado vendas de conjuntos formados por pneu, câmara e protetor em sua resposta ao questionário do produtor/exportador e que a prática de exportar pneus de carga acompanhados desses componentes ao Brasil teria cessado devido ao compromisso de preços negociado naquela época, e não teria sido retomado posteriormente.

217. Concluiu-se, com base nos dados analisados por ocasião das investigações originais e das revisões de final de período subsequentes, ser inquestionável que os pneus comercializados em rodas foram considerados desde as investigações originais que deram azo às medidas antidumping sobre pneus de carga em vigor. Portanto, a análise apresentada neste documento observou o paralelismo e a simetria com a investigação original e com as subsequentes revisões, como pontuado pela Vipal.

218. Nesse sentido, não assiste razão às empresas Sunset e ANFIR em alegar que o produto objeto da avaliação de escopo não teria sido considerado para efeitos de aplicação dos direitos antidumping. Observa-se, pelo contrário, que tanto nas investigações originais, quanto nas revisões de final de período, os conjuntos de pneus montados em rodas ou acompanhados de rodas, partes ou acessórios foram considerados não só na análise de dano por meio de dados reportados pela indústria doméstica, quanto no cálculo do direito antidumping não só por meio das informações fornecidas por produtores/exportadores em suas respostas aos questionários e submetidas à verificação *in loco*, mas também a partir da utilização do preço da indústria doméstica, que incluiu pneus montados em rodas ou acompanhados de rodas, partes ou acessórios, utilizado para fins de cálculo de menor direito na investigação original de pneus de carga originários da China.

219. Conforme já exposto neste documento, extrai-se dos relatórios de verificação *in loco* de diversas partes interessadas que houve expressamente a consideração dos pneus com rodas nos cálculos, seja para contabilizá-los, seja para se certificar de que não havia vendas de pneus com rodas não reportadas. Houve produtor/exportador que foi, inclusive, advertido que teria seus dados ajustados para refletir adequadamente os preços dos pneus comercializados em conjuntos formados por pneus e rodas.

220. A ANFIR apresentou alegação no sentido de aparentemente haver preferência por pneus de carga fabricados no Brasil, mas que a indústria nacional não seria capaz de atender a demanda total do setor. Entende a ANFIR que, por isso, o volume de pneus importados teria aumentado apesar dos direitos antidumping aplicados. A esse respeito, o DECOM sublinha que são irrelevantes ao objeto da presente avaliação a preferência de importadores/adquirentes ou a alegada incapacidade da indústria doméstica de atender a demanda.

221. Há apenas, no âmbito deste processo, a constatação de que antes do período analisado nesta avaliação de escopo a importação dos pneus de carga acompanhados de roda classificados na NCM 8716.90.90 eram irrisórias, como continuam sendo para todas as origens, exceto para a China. Além disso, uma demonstração de que, considerando a dúvida sobre a incidência do direito antidumping às importações de pneus acompanhados de rodas classificadas na NCM 8716.90.90, houve uma elevação desproporcional da importação desses pneus em relação à importação de pneus desprovidos de rodas classificadas na NCM 4011.90.90.

222. Ademais, a respeito da alegação da ANFIR de que com eventual aplicação do direito antidumping ao conjunto de pneus montados em roda haveria possível aumento no seu preço, o que acarretaria, conseqüentemente, a elevação de custos de transporte, inclusive no transporte de produtos e bens essenciais, ressalte-se tal análise foge ao objetivo de uma avaliação de escopo, que é analisar se o produto objeto da avaliação já estava inserido no escopo do direito antidumping em vigor.

223. Nesse sentido, observou-se que as importações de pneus de carga montados em rodas ou acompanhados de rodas, partes ou acessórios realizadas nas NCMs 8716.90.90, 8708.70.10 e 8708.70.90 apresentaram crescimento de 258% no período compreendido entre setembro de 2018 a agosto de 2023. Já as importações de pneus realizadas na NCM 4011.20.90 exportadas pelas origens gravadas com o direito antidumping apresentaram crescimento de 43,1%, na mesma comparação.

224. Em relação à manifestação da ABIDIP de que a importação de pneus com rodas seria feita com o intuito de elidir a cobrança de direitos antidumping e que tal prática atentaria contra a isonomia do mercado, importa ressaltar que a motivo pelo qual os importadores deram preferência à aquisição de pneus montados ou acompanhados de rodas não é relevante para os fins desta avaliação de escopo, que pretende, unicamente, esclarecer se os pneus montados com rodas estão, ou não, incluídos no âmbito de aplicação dos direitos antidumping em vigor. Nesse mesmo sentido, tampouco é relevante para esta avaliação se partes interessadas entendem que seria caso de revisão de anticircunvenção. Considerando que havia dúvida acerca da incidência do direito antidumping sobre as importações do produto analisado, se iniciou uma avaliação de escopo para esclarecer essa dúvida. Caso se entendesse que os conjuntos de pneus comercializados com as rodas não estariam no escopo da investigação, então, talvez, pudesse se avaliar se esse produto, na realidade, teria passado a ser comercializado com a finalidade de frustrar a eficácia de medidas antidumping em vigor, neste caso, em um procedimento de anticircunvenção.

225. A respeito das alegações de que os importadores e produtores/exportadores de pneus comercializados em conjunto com as rodas não teriam sido notificados do início da investigação original que aplicou o direito de pneus de carga em vigor e das revisões que prorrogaram tal direito, cabe sublinhar que todos os procedimentos foram conduzidos com base no Regulamento Brasileiro e no Acordo Antidumping da OMC.

226. Ademais, conforme apontado pela ABIDIP, todos os procedimentos conduzidos pela autoridade investigadora brasileira sobre pneus de carga, incluindo a presente avaliação de escopo, foram publicados no Diário Oficial da União, em linha com o princípio constitucional da publicidade, sendo que qualquer empresa/entidade poderia ter pedido habilitação como parte interessada, nos termos da legislação vigente, como também feito na avaliação de escopo em epígrafe. Ressalta-se que, mesmo não tendo havido notificação para esta avaliação de escopo, tal fato não impediu a ANFIR, a Sunset Tires e a Librelato de solicitarem habilitação e participarem no atual procedimento.

227. A autoridade investigadora reforça que não houve, seja nas revisões anteriores, seja nas investigações originais, restrição à participação de importadores e/ou produtores/exportadores de pneus acompanhados de rodas. Quaisquer empresas, independente de notificação, poderia ter solicitado habilitação como partes interessadas.



228. Ademais, cabe ressaltar que a prática da autoridade investigadora é identificar as partes interessadas que importaram ou exportaram o produto objeto da investigação com base no último período de análise de dumping, sendo que as associações de classe, que geralmente não são importadores, necessitariam solicitar habilitação como parte interessada nos processos caso assim desejasse ter acesso aos autos.

229. Ainda a respeito de notificação, a Librelato entendeu que a empresa não deveria ser obrigada a pagar direito antidumping pelo fato de não ter sido chamada a participar dos processos administrativos que culminaram nas Resoluções nº 176 e 198. Sobre isso, o DECOM novamente reforça que o início de tais procedimentos, assim como o da presente avaliação de escopo, foi publicado no Diário Oficial da União. Além disso, como comentado, apenas importadores identificados são notificados. Nessa seara, registra-se que, consoante depuração de importações de pneus montados em rodas ou acompanhados de rodas, partes ou acessórios, realizadas por meio das NCMs 8716.90.90, 8708.70.10 e 8708.70.9090 com base nos dados oficiais de importações da RFB de 2009 a 2023, a Librelato apenas passou a importar pneu montado em roda a partir de [CONFIDENCIAL]. Registra-se que a última revisão de final de período, encerrada por meio da Resolução CAMEX nº 176/21, teve como P5 o intervalo de abril de 2018 a março de 2019. Ou seja, a Librelato tampouco seria identificada e notificada, já que passou a importar em período posterior.

230. Ademais, em sintonia com a manifestação da ABIDIP, não seria razoável assumir que importadores ou associações que direta e diariamente lidam com implementos rodoviários, dentre os quais os pneumáticos, não teriam conhecimento das medidas de defesa comercial e dos respectivos procedimentos que as aplicam/prorrogam. Cabe apontar que, mesmo nas investigações anteriores que instituíram/prorrogaram os direitos vigentes, houve, em no mínimo um procedimento, a participação de partes relacionadas aos agora manifestantes. Conforme Resolução CAMEX nº 32, de 2015, a empresa Sunset S. A. Comercial, Industrial y de Servicios, que aparentemente faz parte do mesmo grupo econômico da manifestante Sunset Tires Limited, participou ativamente de primeira revisão de final de período de pneus de carga. Sabe-se, desse modo, que partes interessadas na presente avaliação tomaram conhecimento das medidas de defesa comercial no âmbito das importações de pneus de carga.

231. Cita-se também como exemplo que a ANFIR, que, no ano de 2010, por meio de seu então presidente, Rafael Wolf Campos, deu entrevistas acerca do direito antidumping, demonstrando o inequívoco conhecimento da entidade acerca da medida. Considerando que, nas palavras da própria ANFIR seus membros são "os principais importadores e/ou destinatários das rodas equipadas com pneus de carga importadas", nota-se que a não participação nos processos do Departamento foi opção da entidade e suas associadas, que poderiam ter solicitado habilitação e participado, como fez a ANFIR no presente processo. A alegação da entidade está descasada com a realidade, já que a não participação da entidade nas investigações pretéritas foi opção exclusiva da própria, em claro venire contra factum proprium.

232. Outro comentário manifestado pela Sunset Tires diz respeito a ação judicial proposta pela ABIDIP em 2019 contra a União e o IBAMA para a cobrança de direitos antidumping sobre a importação de rodas equipadas com pneus. Observa-se que tal iniciativa foi proposta antes do início das mais recentes revisões de final de período dos direitos antidumping sobre pneus de carga, de modo que não poderia ser descartado que o tema fosse, eventualmente, questionado nestas revisões. Ainda assim, nem os importadores de pneus com rodas, nem suas associações de classe, solicitaram habilitação nos processos. De todo modo, a ausência de questionamentos nas revisões de final de período conduzidas não precluem a competência desta autoridade investigadora para propor o início de uma avaliação de escopo de ofício, como feito, nos termos do Regulamento Brasileiro.

233. Ademais, os importadores do produto objeto da investigação, no caso, os pneus de carga, são por definição legal partes interessadas no processo. Deste modo sequer precisam ter sua qualificação como parte interessada deferida pela autoridade investigadora para poderem intervir nos processos concernentes.

234. Em relação aos precedentes trazidos aos autos por partes interessadas, em relação às avaliações de escopo sobre calçados e alhos, é possível concluir que, apesar de tratarem de casos com características diferentes da presente avaliação de escopo, servem como exemplo de como um direito antidumping não é, necessariamente, vinculado a uma NCM específica.



235. A autoridade investigadora analisou dados de importação das NCMs 8716.90.90, NCMs 8708.70.10 e 8708.70.90 para o período compreendido entre janeiro de 2009 e agosto de 2023, a fim de entender todos os aspectos relevantes associados a tais importações, como importadores e produtores/exportadores estrangeiros envolvidos, tipo de produto importado, origem, etc.

236. De 2009 a 2016, não foram identificadas, a partir das descrições de produtos constante da base de importação da RFB, importações de pneus de carga montados em rodas ou acompanhados de rodas, partes ou acessórios, de construção radial de aros 20", 22" e 22,5", originárias da China ou das demais origens gravadas com o direito antidumping.

237. Somente a partir de 2017, identificou-se importações do produto objeto da avaliação de escopo originárias da China, com aumento das importações do produto objeto da avaliação de escopo e o destaque da China como a principal fornecedora de pneus montados em rodas ou acompanhados de rodas, partes ou acessórios para o Brasil. As importações originárias da China totalizaram [CONFIDENCIAL] toneladas, em termos absolutos, de 2014 a 2018. O principal produtor chinês foi a empresa [CONFIDENCIAL], responsável por 85,3% das importações totais no período de 2014 a 2018. O principal importador foi a empresa [CONFIDENCIAL], com 95,1% das importações totais do intervalo analisado.

238. De 2019 a 2023 (até agosto), observa-se consolidação nas exportações do produto objeto da avaliação de escopo, sobretudo quando originárias da China. Tais importações aumentaram [CONFIDENCIAL] toneladas ao longo do período analisado, o que correspondeu a aumento de 311,9%. As importações das demais origens permaneceram em volumes pouco representativos, de modo que a China foi responsável por 99,97% das importações brasileiras do produto objeto da avaliação de escopo. Nesse período, os principais importadores foram as empresas [CONFIDENCIAL], responsável por [[CONFIDENCIAL]% do volume total importado, seguido pela empresa [CONFIDENCIAL], com participação de [CONFIDENCIAL]% nas importações acumuladas ao longo do período analisado. Os maiores produtores que exportaram para o Brasil foram as empresas [CONFIDENCIAL], responsável por [CONFIDENCIAL] % das exportações ao Brasil, seguida pelas empresas [CONFIDENCIAL], com [CONFIDENCIAL]%, e [CONFIDENCIAL]%. Interessante observar que a empresa [CONFIDENCIAL], que possui direito individual aplicado, exportou [CONFIDENCIAL] t no último intervalo de análise. Registra-se, também, que a empresa [CONFIDENCIAL].



239. Deste modo, ao longo do período compreendido entre 2009 e 2023, observou-se, além do aumento absoluto, em termos de volume, significativa alteração no perfil das importações realizadas nas NCMs 8716.90.90, 8708.70.10 e 8708.70.90, bem como concentração das vendas entre poucos produtores/exportadores chineses e poucos importadores brasileiros. Observou-se que a alteração no perfil das importações está alinhada com [CONFIDENCIAL], que indicaram a classificação tarifária para as importações de pneus montados em rodas ou acompanhados de rodas, partes ou acessórios.

240. Quando se compara a lista de importadores desta avaliação de escopo com a lista de partes interessadas da investigação original e das duas revisões do direito antidumping aplicados às importações de pneus de carga originários da China, tem-se:

a) Investigação original: há, ao menos, três importadores em comum, [CONFIDENCIAL]. Além disso, a empresa [CONFIDENCIAL], também participou ativamente da investigação;

b) Primeira revisão de final de período: há, ao menos, cinco importadores em comum, [CONFIDENCIAL];

c) Segunda revisão de final de período: há, ao menos, três importadores em comum: [CONFIDENCIAL].

241. Ainda sobre o tópico de empresas em comum entre os processos administrativos envolvendo pneu de carga, é relevante informar que a montadora [CONFIDENCIAL] é umas das importadoras de pneus montados em rodas classificados nas NCMs 8716.90.90, NCMs 8708.70.10 e 8708.70.90 no período de 2019 a 2023. Esta mesma montadora consta expressamente dos relatórios de verificação in loco da empresa [CONFIDENCIAL], tanto na investigação original quanto no da Primeira Revisão.

242. Quanto à alegada diferenciação entre empresas importadoras de pneus e empresas importadoras de pneus montados em rodas ou acompanhados de rodas, partes ou acessórios, além de essa diferenciação não ser absoluta como observado, reitera-se que nunca houve impedimento à

participação de quaisquer empresas nos processos que culminaram na aplicação ou na prorrogação do direito antidumping em vigor, como também já comentado neste documento.

243. Em relação aos produtores/exportadores chineses, três identificados na referida segunda revisão também o foram como sendo produtores do produto objeto da avaliação de escopo, no período compreendido de 2019 a 2023 ([CONFIDENCIAL]), incluindo, como já comentado, a empresa [CONFIDENCIAL], investigada na referida revisão, possuindo direito antidumping individual.

244. Ainda que as vendas ao Brasil de pneus montados em rodas realizadas pela empresa [CONFIDENCIAL] tenham ocorrido em quantidades pouco representativas ([CONFIDENCIAL]) observou-se que esta empresa não é produtora de rodas, como pode ser observado em sua resposta ao questionário do produtor/exportador apresentado no âmbito da segunda revisão do direito antidumping aplicado às importações de pneus de carga originárias da China, no qual, a empresa lista quais são os outros produtos fabricados pela empresa:

[CONFIDENCIAL]

245. Ou seja, de acordo com a resposta da própria empresa, ela sequer produz rodas, mas, ainda assim, ao que tudo indica, adquiriu rodas de terceiros, montou-as em pneus, e exportou o conjunto para o Brasil.

246. A respeito dos principais produtores do produto objeto da avaliação de escopo, identificados no período compreendido entre 2019 e 2023, a autoridade investigadora buscou informações acerca do portfólio destas empresas. Observou-se que a empresa [CONFIDENCIAL], fabrica partes e peças de automóveis, incluindo rodas. Contudo apesar de não ser fabricante de pneus, a empresa possui uma base de montagem de pneus em rodas. Em relação à empresa [CONFIDENCIAL], observou-se que ela é produtora de rodas e também não fabrica pneus, conforme pode ser observado por meio de seu portfólio de produtos. Deste modo, reforça-se o entendimento já exposto neste documento de que, além de não haver processo de produção integrado, fica evidente que rodas e pneus são produtos distintos, de modo que a montagem de pneus em rodas não descaracteriza os pneus, razão pela qual os pneus montados em rodas foram considerados como produto objeto do direito antidumping desde as investigações originais, bem como os acompanhados de rodas, partes ou acessórios.



247. A respeito da alegação da ANFIR sobre a aparente ausência de racionalidade econômica em importar conjuntos de pneus montados em rodas para serem comercializados segregados no mercado brasileiro, cabe ressaltar que esse tipo de análise pouco agrega em uma avaliação de escopo, que se presta a interpretar se o produto sempre esteve ou não sujeito ao direito antidumping. Ainda assim, a alegação da ANFIR, desacompanhada de elementos de prova, parece fazer parte de exemplos teóricos de livro-texto de economia em que se vislumbra condições de concorrência perfeita entre os agentes econômicos e que a junção de dois produtos complementares (roda e pneu) necessariamente aumentaria seu preço, desestimulando os agentes a os segregarem. Ocorre que a realidade se mostra mais complexa, ainda mais diante dos efeitos da aplicação de um direito antidumping.

248. A respeito de comentários relativos à circunvenção, como manifestação do Governo da Rússia, cabe reforçar que o atual procedimento se refere a uma avaliação de escopo, de caráter declaratório, não tendo o objetivo de alterar o escopo, ou os montantes de um direito antidumping vigente. Tampouco tem por objetivo averiguar aspectos relacionados à prática de circunvenção, que possui rito próprio de investigação, não se confundindo com os aspectos que devem ser considerados em uma avaliação de escopo. Neste sentido, a avaliação de escopo tem o objeto de esclarecer se um determinado produto está, ou não, incluído no escopo de um direito antidumping.

249. Com relação aos comentários da Sunset e da ANFIR de que não haveria como cobrar o direito antidumping sobre o conjunto formado pelo pneu e roda, já que o direito levaria em conta o pneu sozinho, este Departamento esclarece que a medida vigente é um direito antidumping específico, em dólares estadunidenses por quilograma. Ressalte-se ainda que, nem a ANFIR, nem qualquer outra parte interessada, trouxe qualquer sugestão concreta acerca de maneiras de equalizar o tema.

250. Sublinha-se que o direito antidumping em vigor é aplicado por alíquotas específicas por kg unicamente sobre os pneus de carga de construção radial, de aros 20", 22" e 22,5" para uso em ônibus e caminhões, nos termos da Resolução GECEX nº 176 e nº 198, de 2021. Não inclui no cômputo, para fins de

declaração do direito em epígrafe, outras partes, acessórios e peças que eventualmente acompanhe o pneu, como rodas.

251. No que diz respeito a temas relativos à cobrança do direito antidumping, informa-se que a Receita Federal do Brasil é o órgão competente para tanto, nos termos do §1º do art. 7 da Lei nº 9.019, de março de 1995.

252. Ademais, o importador é o agente mais bem posicionado para fornecer informações detalhadas da mercadoria importada, e tem pleno conhecimento do peso especificamente do pneu importado, desacompanhado de outras partes e peças.

253. Conforme instruções da Receita Federal do Brasil, caso o direito antidumping deva ser calculado com base na quantidade de mercadoria importada (alíquota específica), deve o importador: "informar a alíquota aplicável, a unidade de medida correspondente ao direito comercial instituído e a quantidade de mercadoria nessa mesma unidade de medida". Dessa forma, caberá ao importador informar o peso do pneu eventualmente acoplado à roda.

6 DA RECOMENDAÇÃO

254. Ante ao exposto, conclui-se que o produto objeto da presente avaliação de escopo, qual seja, conjunto de pneus de carga de construção radial, de aros 20", 22" e 22,5" para uso em ônibus e caminhões, montado em rodas ou acompanhados de rodas, partes ou acessórios, comumente classificados nos subitens 8716.90.90, 8708.70.10 e 8708.70.90 das NCMs, estão inseridos no escopo da medida antidumping vigente sobre as importações de objetos de pneus de carga de construção radial de aros 20", 22" e 22,5" originárias da China, Coreia do Sul, Rússia, Japão e Tailândia, prorrogadas por meio das Resoluções GECEX nº 176 e CAMEX nº 198, de 2021. Registra-se que a o direito antidumping específico por unidade de medida deve ser aplicado apenas ao pneu e não à roda que o acompanha.

255. Assim, de modo a permitir às partes interessadas a melhor interpretação do escopo e alcance da medida antidumping aplicada às importações de pneus de carga de aros 20", 22" e 22,5", recomenda-se a publicação de Resolução esclarecendo-se que pneus de carga de construção radial, de aros 20", 22" e 22,5" para uso em ônibus e caminhões, montados em rodas ou acompanhados de rodas, partes ou acessórios, comumente classificados nos subitens 8716.90.90, 8708.70.10 e 8708.70.90 das NCMs, estão inseridos no escopo da medida antidumping vigente, prorrogadas por meio das Resoluções GECEX nº 176 e nº 198, de 2021.



Este conteúdo não substitui o publicado na versão certificada.