

DIÁRIO OFICIAL DA UNIÃO

Publicado em: 20/03/2026 | Edição: 54 | Seção: 1 | Página: 41

Órgão: Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços/Secretaria de Comércio Exterior

CIRCULAR Nº 20, DE 19 DE MARÇO DE 2026

A SECRETÁRIA DE COMÉRCIO EXTERIOR, DO MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO, INDÚSTRIA, COMÉRCIO E SERVIÇOS, nos termos do Acordo sobre a Implementação do Artigo VI do Acordo Geral sobre Tarifas e Comércio - GATT 1994, aprovado pelo Decreto Legislativo nº 30, de 15 de dezembro de 1994, e promulgado pelo Decreto nº 1.355, de 30 de dezembro de 1994, de acordo com o disposto no art. 5º do Decreto nº 8.058, de 26 de julho de 2013, e tendo em vista o que consta dos Processos SEI nºs 19972.002816/2025-75 restrito e 19972.002815/2025-21 confidencial e do Parecer nº 166/MDIC/2026, de 18 de março de 2026, elaborado pelo Departamento de Defesa Comercial - DECOM desta Secretaria de Comércio Exterior - SECEX, considerando existirem elementos suficientes que indicam que a extinção do direito antidumping aplicado às importações do produto objeto desta Circular levaria, muito provavelmente, à continuação ou retomada do dumping e do dano à indústria doméstica dele decorrente, decide:

1. Iniciar revisão da medida antidumping prorrogada pela Resolução GECEX nº 176, de 19 de março de 2021, e Resolução GECEX nº 198, de 3 de maio de 2021, publicadas no Diário Oficial da União (DOU) de 22 de março de 2021 e de 4 de maio de 2021, respectivamente, aplicado às importações brasileiras de pneus de construção radial, de aros 20", 22" e 22,5", para uso em ônibus ou caminhões (pneus de carga), comumente classificadas no subitem 4011.20.90 da Nomenclatura Comum do Mercosul - NCM, originárias da República Popular da China, República da Coreia, Japão e Reino da Tailândia, objeto dos Processos SEI nº 19972.002816/2025-75 restrito e nº 19972.002815/2025-21 confidencial.

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

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

1.3. Informar que, em conformidade com a normativa brasileira de defesa comercial e com lastro na legislação multilateral, em especial o disposto no Artigo 15(a) do Protocolo de Acesso da China à OMC, se concluiu, para fins de início da revisão, que no segmento produtivo do produto similar objeto da presente revisão não prevalecem condições de economia de mercado. Deste modo, serão observadas, para fins de início da revisão, as disposições dos arts. 15, 16 e 17 do Decreto nº 8.058, de 2013, que regulam o tratamento alternativo àquele previsto nos arts. 8º a 14 para fins de apuração do valor normal.

1.4. Com a expiração do item 15(a)(ii) do Protocolo de Acesso da China à OMC, o tratamento automático de não economia de mercado antes conferido aos produtores/exportadores chineses investigados cessou, desde então, em cada caso concreto, é necessário que as partes interessadas apresentem elementos suficientes, nos termos do restante do item 15(a), para avaliar, na determinação de comparabilidade de preços, se i) serão utilizados os preços e os custos chineses correspondentes ao segmento produtivo objeto da investigação ou se ii) será adotada uma metodologia alternativa que não se baseie em uma comparação estrita com os preços ou os custos domésticos chineses.

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



1.6. Para alcançar uma conclusão a respeito da prevalência ou não de condições de mercado no segmento produtivo de pneus de carga para fins de início desta revisão, foi levado em consideração todo o conjunto probatório trazidos pela peticionária, e avaliado se esse conjunto constituía prova suficientemente esclarecedora para formar a convicção da autoridade investigadora. A conclusão alcançada se pauta, especificamente, nas evidências de que i) não houve alteração nas políticas chinesas que levaram à conclusão pela não prevalência de condições de economia de mercado no setor de pneumáticos conforme previamente avaliados pelo DECOM em investigações/revisões anteriores relativas ao mesmo setor; ii) sistema financeiro chinês; iii) propriedade e uso da terra; iv) mão de obra; v) Tire Industry Policy; vi) participação e controle de estatais na China no setor de pneumáticos; vii) matérias-primas (borracha, químicos, reforço metálico); viii) utilidades; ix) outras práticas distorcivas do mercado; x) da indústria a jusante e fortalecimento do setor de pneumáticos; e xi) excesso de capacidade instalada e fragmentação produtiva do setor pneumático.

2. A análise da probabilidade de continuação ou retomada do dumping considerou o período de outubro de 2024 a setembro de 2025. Já a análise da probabilidade de continuação ou retomada do dano considerou o período de outubro de 2020 a setembro de 2024.

3. Informo que, de acordo com a Portaria SECEX nº 162, de 06 de janeiro de 2022, a participação das partes interessadas no curso desta revisão de medida antidumping deverá realizar-se necessariamente por meio de peticionamento intercorrente nos Processos SEI nºs [Número do processo restrito] restrito e [Número do processo confidencial] confidencial no Sistema Eletrônico de Informações, disponível em https://colaboragov.sei.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=usuario_externo_logar&id_orgao_acesso_externo=7.

3.1. Registre-se que o acesso ao Sistema Eletrônico de Informações por usuários externos ainda não cadastrados deve necessariamente ser precedido de procedimento de cadastro, consoante orientações constantes do endereço eletrônico a que se refere o parágrafo anterior.

3.2. A liberação de acesso após o cadastro inicial é efetivada após análise da documentação submetida, a qual é realizada em prazo informado no endereço eletrônico constante do § 3º desta Circular.

3.3. É responsabilidade exclusiva das partes interessadas realizar todos os procedimentos necessários à liberação de acesso ao Sistema Eletrônico de Informações em tempo hábil para o protocolo de documentos nos autos da investigação nos prazos previstos na legislação de defesa comercial, considerando o tempo necessário para a análise da documentação exigida para o cadastro, bem como providências adicionais porventura solicitadas.

3.4. Documentos submetidos intempestivamente serão desconsiderados, nos termos do art. 49, § 2º, c/c art. 180 do Decreto nº 8.058, de 2013, ainda que a extemporaneidade se dê em função do procedimento de cadastro no Sistema Eletrônico de Informações.

4. Conforme o disposto na mencionada Portaria e nos termos do art. 17 da Lei nº 12.995, de 18 de junho de 2014, todos os atos processuais das investigações e procedimentos de defesa comercial deverão ser assinados digitalmente com o emprego de certificado digital emitido no âmbito da Infraestrutura de Chaves Públicas Brasileiras - ICP-Brasil.

5. De acordo com o disposto no § 3º do art. 45 do Decreto nº 8.058, de 2013, deverá ser respeitado o prazo de vinte dias, contado a partir da data da publicação desta circular no D.O.U., para que outras partes que se considerem interessadas e seus respectivos representantes legais solicitem, por meio dos processos SEI, sua habilitação nos referidos processos.

6. A participação das partes interessadas no curso desta revisão de medida de defesa comercial deverá realizar-se por meio de representante legal habilitado junto ao DECOM, por meio da apresentação da documentação pertinente no SEI. A intervenção em processos de defesa comercial de representantes legais que não estejam habilitados somente será admitida nas hipóteses previstas na Portaria SECEX nº 162, de 2022. A regularização da habilitação dos representantes que realizarem estes atos deverá ser feita em até 91 dias após o início da revisão, sem possibilidade de prorrogação. A ausência de regularização da representação nos prazos e condições previstos fará com que os atos a que fazem referência este parágrafo sejam havidos por inexistentes.



6.1. As partes deverão protocolar exclusivamente no processo restrito supra indicado os documentos de habilitação necessários, incluindo procuração, estatuto social e/ou outros documentos que comprovem a representação legal. É imprescindível que a parte aponte de forma clara e precisa o parágrafo do estatuto ou instrumento equivalente que concede os poderes de representação, a fim de possibilitar a adequada verificação de legitimidade e regularidade por parte do DECOM.

7. A representação de governos estrangeiros dar-se-á por meio do chefe da representação oficial no Brasil ou por meio de representante por ele designado. A designação de representantes deverá ser protocolada, por meio do SEI, junto ao DECOM em comunicação oficial da representação correspondente.

8. Na forma do que dispõe o art. 50 do Decreto nº 8.058, de 2013, serão remetidos questionários aos produtores ou exportadores conhecidos, aos importadores conhecidos e aos demais produtores domésticos, conforme definidos no § 2º do art. 45, que disporão de trinta dias para restituí-los, por meio dos processos SEI, contados da data de ciência. As notificações e demais comunicações realizadas no âmbito do processo administrativo serão transmitidas eletronicamente, conforme Portaria SECEX nº 162, de 2022. Presume-se a ciência de documentos transmitidos eletronicamente 3 (três) dias após a data de transmissão, conforme o art. 19 da Lei nº 12.995, de 2014. Especificamente, no caso do prazo de resposta aos questionários dos produtores ou exportadores estrangeiros, o prazo de ciência será de 7 (sete) dias contados da data de transmissão, em conformidade com a nota de rodapé 15 do Acordo sobre a Implementação do Artigo VI do Acordo Geral sobre Tarifas e Comércio 1994 constante da Ata Final que incorporou os resultados da Rodada Uruguai de Negociação Comerciais Multilaterais do GATT, promulgada pelo Decreto nº 1.355, de 30 de dezembro de 1994.

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

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

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

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

13. Todas as manifestações apresentadas no âmbito do processo deverão conter sumário executivo dos argumentos apresentados.

14. À luz do disposto no art. 112 do Decreto nº 8.058, de 2013, a revisão deverá ser concluída no prazo de dez meses, contado de sua data de início, podendo esse prazo ser prorrogado por até dois meses, em circunstâncias excepcionais.

15. De acordo com o contido no § 2º do art. 112 do Decreto nº 8.058, de 2013, as medidas antidumping de que tratam as Resoluções GECEX nºs 176 e 198, de 2021, permanecerão em vigor, no curso desta revisão.

16. Esclarecimentos adicionais podem ser obtidos pelo telefone +55 61 2027-7345/7770 ou pelo endereço eletrônico pneusdecarga3@mdic.gov.br

TATIANA PRAZERES

ANEXO

1. DOS ANTECEDENTES

1. As exportações para o Brasil de pneus novos de construção radial, de aros 20", 22" e 22,5", para uso em ônibus ou caminhões, doravante também denominados "pneus de carga", comumente classificadas no subitem 4011.20.90 da Nomenclatura Comum do Mercosul - NCM, foram objeto de investigações de dumping anteriores conduzidas pelo Departamento de Defesa Comercial (DECOM).

1.1. Da primeira investigação original (República Popular da China)

2. Em 9 de janeiro de 2008, a Associação Nacional da Indústria de Pneumáticos, doravante também denominada peticionária ou ANIP, apresentou petição ao DECOM, do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC), solicitando abertura de investigação para averiguar a existência de dumping nas exportações para o Brasil de pneus de carga, originárias da República Popular da China. A investigação foi iniciada por meio da Circular SECEX nº 27, de 14 de maio de 2008, publicada no Diário Oficial da União (DOU) em 16 de maio de 2008.

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

4. Ao final da investigação, 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 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 empresas	2,59



1.1.1. Da primeira revisão de final de período

5. Em 31 de janeiro de 2014, a ANIP protocolou, em nome de suas associadas Pirelli Pneus Ltda., Goodyear do Brasil Produtos de Borracha Ltda. e Sociedade Michelin de Participações Indústria e Comércio Ltda., petição de revisão para fins de prorrogação do direito antidumping aplicado às importações brasileiras de pneus de carga, quando originárias da China.

6. 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 dos direitos antidumping aplicados sobre as importações de pneus de carga, originárias da China.

7. 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 Tire 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 de final de período

8. Em 27 de dezembro de 2019, foi protocolada petição pela ANIP com vistas a dar início à revisão de final de período do direito antidumping aplicado sobre as importações de pneus de carga originárias da China. Tendo sido apresentados elementos suficientes que indicavam que a extinção do direito antidumping aplicado às importações mencionadas levaria muito provavelmente à continuação ou retomada da prática de dumping e à retomada do dano dele decorrente, foi elaborado o Parecer SDCOM nº 13, de 30 de abril de 2020, propondo o início da revisão do direito antidumping.

9. Por meio da Circular SECEX nº 31, de 30 de abril de 2020, publicada no DOU de 04 de maio de 2020 (e retificada no DOU de 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.

10. Ao final do procedimento, foi alcançada determinação positiva, tendo a revisão sido encerrada pela Resolução GECEX nº 198, de 3 de maio de 2021 (publicada no DOU de 4 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 seguintes montantes para as empresas listadas 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.	1,42
Michelin Shenyang Tire Co., Ltd. Pirelli Tyre Co., Ltd. Sailun Co., Ltd. Sailun Jinyu Group 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 (Weihai) Huamao Rubber Co., Ltd. Zhaoqing Junhong Co., Ltd.	

Shandong Bayi Tyre Manufacture Co., Ltd.	1,55
Demais empresas	2,59

1.2. Da segunda investigação original (República da África do Sul, República da Coreia, Japão, Federação Russa, Reino da Tailândia e Taipé Chinês)

11. Em 31 de julho de 2012 foi protocolada petição pela ANIP solicitando abertura de investigação de dumping nas exportações para o Brasil de pneus de carga, originárias da República da África do Sul, República da Coreia, Federação Russa, Reino da Tailândia e Taipé Chinês, doravante denominados, respectivamente, África do Sul, Coreia do Sul, Rússia, Tailândia e Taipé Chinês. Em 10 de janeiro de 2013, a peticionária protocolou nova correspondência requerendo que fossem também investigadas as exportações de pneus de carga do Japão para o Brasil.

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

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	OA0 Cordiant	1.097,13
	Demais empresas	2.933,96
Tailândia	Todas as empresas	550,52
Taipé Chinês	Todas as empresas	723,62

13. 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, o qual estabeleceu preço de exportação igual ou superior a US\$ 5.369,04/tonelada, em base CIF. No âmbito do compromisso firmado, também foi definido que, para uma quantidade máxima anual de 18.000 toneladas (dezoito mil toneladas) do produto objeto do Compromisso de Preços originário do Japão e fabricado pela SRI, exportado exclusivamente para sua parte relacionada Sumitomo Rubber do Brasil Ltda. - SRB, o preço deveria ser igual ou superior a US\$ 2.901,00/tonelada (dois mil e novecentos e um dólares estadunidenses por tonelada do produto), em base CIF.

14. Ao longo do período de vigência do compromisso de preços, foram recebidos tempestivamente relatórios de vendas do produto objeto da medida. Dessa forma, constatou-se, 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 de final de período da segunda investigação

15. Por meio da Circular SECEX nº 63, de 21 de novembro de 2019, publicada no DOU de 22 de novembro de 2019, foi iniciada a revisão de final de período dos direitos antidumping aplicados sobre as importações de pneus de carga originárias da África do Sul, Coreia do Sul, Japão, Rússia, Tailândia e Taipé Chinês.

16. Ao final do procedimento, por meio da Circular nº 20, de 19 de março de 2021 (publicada no DOU de 22 de março de 2021), foi encerrada a revisão da medida antidumping, sem prorrogação da medida, no que concerne às importações originárias da África do Sul e de Taipé Chinês, uma vez que não



houve comprovação da probabilidade de retomada do dano à indústria doméstica decorrente da prática de dumping nas exportações dessas origens para o Brasil.

17. Adicionalmente, foi alcançada determinação positiva com relação à Coreia do Sul, Japão, Rússia e Tailândia, tendo a revisão sido encerrada pela Resolução GECEX 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, sob a forma de alíquota específica fixa nos montantes e para as empresas listadas abaixo:

Direito antidumping aplicado por meio da Resolução GECEX nº 176, de 2021		
Origem	Produtor/Exportador	Direito Antidumping Definitivo (US\$/kg)
Coreia do Sul	Kumho Tire Co. Inc	0,32
	Hankook Tire Co. Ltd	0,51
	Demais empresas	1,49
Japão*	Sumitomo Rubber Industries Ltd	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
* Prorrogação com imediata suspensão do direito, nos termos do art. 109 do Decreto nº 8.058/2013.		

18. Ressalta-se 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 do Decreto nº 8.058, de 2013. Não houve renovação do Compromisso de Preços para a empresa japonesa SRI.

1.3. Da avaliação de escopo

19. Em 4 de dezembro de 2023, foi publicada no DOU a Circular SECEX nº 49, de 1º de dezembro de 2023, que iniciou, de ofício, avaliação de escopo dos direitos antidumping instituídos pela Resolução GECEX nº 198, de 3 de maio de 2021, publicada no DOU de 4 de maio de 2021, e pela Resolução GECEX nº 176, de 19 de março de 2021, publicada no DOU de 22 de março de 2021, aplicados às importações brasileiras de pneus de carga originárias, respectivamente, da China e da Coreia do Sul, Japão, Rússia e Tailândia.

20. A avaliação de escopo foi encerrada por meio da Resolução GECEX nº 583, de 29 de abril de 2024 que esclareceu que as importações 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 DOU de 22 de março de 2021, e pela Resolução GECEX nº 198, de 03 de maio de 2021, publicada no DOU de 4 de maio de 2021.

2. DA PRESENTE REVISÃO

2.1. Dos procedimentos prévios

21. Em 18 de setembro de 2025, foi publicada no DOU a Circular SECEX nº 69, de 17 de setembro de 2025, a qual deu conhecimento público de que o prazo de vigência do direito antidumping aplicado às importações brasileiras de pneus de carga originárias de Coreia do Sul, Japão, Rússia e Tailândia, encerrar-se-á no dia 22 de março de 2026 e que a vigência do direito antidumping aplicado às importações originárias da China encerrar-se-á no dia 4 de maio de 2026.

22. Adicionalmente, foi informado que as partes interessadas em iniciar uma revisão deveriam protocolar petição de revisão de final de período até, no mínimo, quatro meses antes da data de término do período de vigência do direito antidumping, conforme previsto no art. 111 do Decreto nº 8.058, de 26 de julho de 2013.

2.2. Da petição

23. Em 21 de novembro de 2025, ANIP protocolou, por meio do Sistema Eletrônico de Informações - SEI, petição de início de revisão de final de período com o fim de prorrogar o direito antidumping aplicado às importações brasileiras de pneus de carga, aros 20", 22" e 22,5", comumente classificados no subitem 4011.20.90 da NCM, originários de Coreia do Sul, Japão, Tailândia. Apesar de a última revisão de final de período constar a Federação Russa como origem do produto objeto escopo da revisão, não foi solicitado, via petição da ANIP, inclusão desta origem na atual revisão de final de período. Por conta disso, não será incluída a Federação Russa no presente procedimento.

24. Em 29 de dezembro de 2025, a ANIP protocolou, por meio do Sistema Eletrônico de Informações - SEI, petição de início de revisão de final de período com o fim de prorrogar o direito antidumping aplicado às importações brasileiras de pneus de carga, aros 20", 22" e 22,5", comumente classificados no subitem 4011.20.90 da NCM, originários da China.

25. Em 5 de fevereiro de 2026, por meio do Ofício SEI nº 766/2026/MDIC, foram solicitadas às empresas Bridgestone do Brasil Indústria e Comércio Ltda., doravante Bridgestone; Continental do Brasil Produtos Automotivos Ltda., doravante Continental; Goodyear do Brasil Produtos de Borracha Ltda., doravante Goodyear; Michelin de Participações Indústria e Comércio Ltda., doravante Michelin, com base no § 2º do art. 41 do Decreto nº 8.058, de 2013, doravante denominado Regulamento Brasileiro, informações complementares àquelas fornecidas na petição, tendo estas informações sido protocoladas tempestivamente em 23 de fevereiro de 2026.

26. Em 19 de fevereiro de 2026, foram solicitadas informações complementares à ANIP, por meio do Ofício SEI nº 1097/2026/MDIC, tendo essas informações sido apresentadas, tempestivamente, em 5 de março de 2026.

27. Requereu a peticionária que fossem consideradas as importações classificadas na NCM 8708.70.90 (correspondentes aos kits montados) na depuração dos dados oficiais de importação no âmbito da presente revisão, uma vez que tais operações também envolveriam o produto objeto e, conforme esclarecido na Resolução GECEX nº 583/2024, deveriam estar sujeitas à aplicação do direito antidumping vigente.

28. Ressalte-se que a petição de revisão do direito antidumping aplicado às importações originárias da Coreia do Sul, do Japão e da Tailândia, foi protocolada nos processos SEI 19972.002561/2025-41 (restrito) e 19972.002560/2025-04 (confidencial). Já a petição de revisão do direito antidumping aplicado às importações originárias da China foi protocolada nos processos SEI 19972.002816/2025-75 (restrito) e 19972.002560/2025-04 (confidencial).

29. Em 16 de março de 2026, por meio dos Ofícios SEI nº 1771/2026/MDIC e 1772/2026/MDIC, foi informado à peticionária que, considerando que ambas as petições possuem a mesma peticionária, a mesma composição da indústria doméstica, o mesmo produto similar e o mesmo período de análise de continuação/retomada de dumping e dano, as duas petições de revisão do direito antidumping passariam a ser avaliadas conjuntamente em todo o decurso do processo SEI 19972.100667/2022-66 (restrito) e 19972.100666/2022-11 (confidencial) em observância aos princípios da eficiência, da economicidade e da coerência administrativa

30. Cumpre mencionar que foram considerados os dados individuais das empresas Bridgestone, Continental, Goodyear e Michelin aportados na petição revisão do direito antidumping aplicado às importações originárias da China por ter sido protocolada mais recentemente.

2.3. Das partes interessadas

31. De acordo com o § 2º do art. 45 do Decreto nº 8.058, de 2013, foram identificados como partes interessadas, além da peticionária, as demais empresas fabricantes do produto similar, os produtores/exportadores estrangeiros, os importadores brasileiros do produto objeto do direito antidumping e os governos da China, da Coreia do Sul, do Japão e da Tailândia.

32. Em atendimento ao estabelecido no art. 43 do Decreto nº 8.058, de 2013, identificaram-se, por meio dos dados detalhados das importações brasileiras, fornecidos pela Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil (RFB), do Ministério da Fazenda, as empresas produtoras/exportadoras tailandesas do produto sujeito ao direito antidumping que exportaram o referido produto no período de análise de indícios de continuação/retomada de dumping (P5) e as empresas produtoras/exportadoras chinesas, sul-



coreanas e japonesas do produto sujeito ao direito antidumping que o exportaram ao longo de todo o período de revisão (outubro de 2020 a setembro de 2025), além das empresas que haviam sido identificadas nas revisões anteriores.

33. Os importadores a seu turno também foram identificados por meio dos dados detalhados das importações brasileiras, fornecidos pela (RFB), sendo considerados parte interessadas no presente processo aqueles que adquiriram, no período de análise de indícios de continuação/retomada de dumping (P5), o produto sujeito ao direito antidumping.

34. [RESTRITO].

3. DO PRODUTO E DA SIMILARIDADE

3.1. Do produto objeto do direito antidumping

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

36. Incluem-se também no produto objeto da revisão os pneus de carga de construção radial, de aros 20", 22" e 22,5", para uso em ônibus e caminhões, montados em rodas (isto é, pneu já montado em sua roda, e, conforme o caso, acompanhado de demais acessórios como câmara, protetor (flap) e válvulas) ou acompanhados de rodas, partes ou acessórios (isto é, comercializados em kits, nos quais pneu, roda e demais acessórios são embalados conjuntamente, mas não montados).

37. Os pneus de carga, são classificados, quanto à estrutura, em diagonais e radiais. O pneu diagonal apresenta os cabos das lonas orientados de maneira a formar ângulos alternados, sensivelmente inferiores a 90° em relação à linha mediana da banda de rodagem. O pneu radial é constituído de uma ou mais lonas, cujos fios estão dispostos aproximadamente a 90° em relação à linha mediana da banda de rodagem, sendo essa estrutura estabilizada de maneira circunferencial por duas ou mais lonas essencialmente inextensíveis.

38. 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.

39. O processo de fabricação dos pneus de carga pode ser dividido em 3 (três) etapas: a) fabricação do composto formado por vários tipos de borracha natural e sintética, negro de fumo, aceleradores e pigmentos químicos que, quando colocados em um misturador, torna-se homogêneo. Para cada parte de um pneu há um composto específico com propriedades físicas e químicas distintas; b) construção da carcaça onde são aplicadas as lonas estabilizadoras e a banda de rodagem. Ao final dessa fase, tem-se o pneu verde; e c) vulcanização, processo que dá forma ao pneu. Após vulcanizado, o pneu passa por inspeções e testes que garantem sua consistência e confiabilidade.

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

41. As funções desempenhadas pelos pneus são: suportar estática e dinamicamente a carga; assegurar a transmissão da força do motor, a dirigibilidade e a frenagem do veículo; garantir a estabilidade e aderência; e participar do sistema de suspensão do veículo.

42. Pneus de carga são desenvolvidos para suportar maiores capacidades de peso por eixo, operar sob regimes mais severos de utilização e apresentar maior resistência estrutural, o que se reflete, entre outros aspectos, em seus índices de carga mais elevados, construção reforçada da carcaça, especificações de pressão de inflação, profundidade e desenho de banda de rodagem e parâmetros de durabilidade. São, ainda, próprios para uso em veículos automotores rodoviários pesados, aptos à circulação em vias públicas.

43. Com relação às normas técnicas aplicáveis ao produto objeto da revisão, os pneus de carga comercializados no Brasil, quer sejam oriundos de produção nacional, quer sejam importados, devem atender ao especificado na Portaria INMETRO nº 379/2021, Portaria INMETRO nº 200/2021, Portaria INMETRO nº 258/2020, bem como observar as especificações técnicas internacionalmente reconhecidas,



tais como os padrões da ETRTO (European Tyre and Rim Technical Organisation) e da ALAPA (Associação Latino Americana de Pneus e Aros), amplamente utilizados pela indústria de pneumático para garantir segurança, desempenho e intercambialidade dos produtos.

44. A peticionária indicou que as principais características que podem ser usadas para categorizar os pneus de carga são (i) o diâmetro interno do pneu (aros 20", 22" ou 22,5"), (ii) o índice de carga e (iii) o índice de velocidade.

45. O aro é o diâmetro interno do pneu (ou diâmetro externo da roda, de uma extremidade à outra), medido em polegadas ou centímetros, sendo neste caso os aros 20", 22" e 22,5".

46. O índice de carga do pneu é um número atribuído que corresponde ao peso máximo que um pneu pode suportar. Quanto maior o número do índice de carga do pneu, maior sua capacidade de carga. O índice de carga é composto por dois valores de três dígitos cada, referentes à carga que é possível carregar quando o pneu está em eixo simples e em eixo duplo. Por exemplo: "152/148", em que "152" é o índice de carga máxima em eixo simples e "148" é o índice de carga máxima em eixo duplo.

47. O índice de velocidade é a máxima velocidade que o pneu pode rodar quando submetido à carga máxima. O índice de velocidade é identificado por uma letra, conforme quadro abaixo:

Índice de velocidade	
A1 = 5	L = 120
A2 = 10	M = 130
A3 = 15	N = 140
A4 = 20	P = 150
A5 = 25	Q = 160
A6 = 30	R = 170
A7 = 35	S = 180
A8 = 40	T = 190
B = 50	U = 200
C = 60	H = 210
D = 65	V = 240
E = 70	W = 270
F = 80	Y = 300
G = 90	Z = mais de 240
J = 100	(W) = mais de 270
K = 110	(Y) = mais de 300



48. Tanto o índice de carga quanto o índice de velocidade são padronizados internacionalmente e constam das normas técnicas elaboradas pela ETRTO e/ou pela ALAPA. Essas normas são reconhecidas pela indústria pneumática global como referência para especificações técnicas, limites operacionais, métodos de ensaio e marcações obrigatórias de pneus, servindo como base direta para a homologação perante o Inmetro.

49. A ETRTO publica anualmente o ETRTO Standards Manual, documento que estabelece dimensões, cargas máximas, pressões, estruturas, métodos de ensaio e tabelas oficiais de índices de carga e velocidade para pneus de carga ("Commercial Vehicle Tyres"). As normas específicas de pneus de carga encontram-se, em regra, nos capítulos referentes a Seção C - Commercial Vehicle Tyres que inclui as tabelas completas de índices de carga (Load Index) e velocidade (Speed Symbol), aplicáveis a pneus radiais e diagonais.

50. A ALAPA adota e regionaliza os padrões internacionais, harmonizando-os para a realidade operacional latino-americana. As especificações técnicas relativas a pneus de carga constam no Capítulo 4 - Pneus para Ônibus e Caminhões, que contém as tabelas de dimensões, pressões e índices de carga/velocidade aplicáveis na região.

51. Segundo a peticionária a última atualização oficial da ALAPA ocorreu em 2021. Como consequência, determinados índices de carga mais recentes, que já aparecem nas versões atualizadas da ETRTO, ainda não foram incorporados à ALAPA. Ou seja, embora ambas as normas sejam harmonizadas, a

ETRTO reflete a versão mais atualizada dos limites operacionais, enquanto a ALAPA pode não conter alguns índices mais novos aplicáveis a pneus de carga, especialmente os incorporados após 2021, data da última edição da ALAPA.

52. Cada uma dessas características traz aspectos diferentes do produto e considera-se que revelam as características do produto em ordem decrescente de relevância como se encontram reportadas.

3.2. Do produto fabricado no Brasil

53. O produto similar vendido no Brasil consiste em pneus radiais utilizados em ônibus e caminhões, de construção radial, aros 20", 22" e 22,5", projetados para serem usados com ou sem câmara de ar.

54. Os pneus de carga comercializados no Brasil atendem ao especificado na Portaria INMETRO nº 379/2021, Portaria INMETRO nº 200/2021, Portaria INMETRO nº 258/2020, bem como à ETRTO e a ALAPA.

55. O produto similar fabricado no Brasil e o produto objeto da revisão, apresentam as mesmas características físico-químicas, aplicações e processo produtivo, e atendem aos mesmos requisitos técnicos, não havendo, portanto, fatores impeditivos de substituição de um pelo outro.

56. Os pneus produzidos pela indústria doméstica, segundo a peticionária, têm como principais matérias-primas borracha sintética (SBR), borracha natural, negro de fumo, arame, tecidos e químicos.

57. Os principais elementos dos pneus de carga são:

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

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

c. Composto de borracha: o comportamento dos compostos de borracha depende das condições ambientais e operacionais de processo e uso. Os compostos são materiais que possuem comportamento elástico e viscoso, assim, apresentam propriedades mecânicas variando com a frequência e temperatura. Os compostos são especificados de acordo com a aplicação do pneu quanto ao tipo de solo, potência e peso ao qual será submetido. Normalmente, para um pneu são formulados três tipos de compostos distintos, referentes a banda de rodagem, lona e talão. Os compostos de borracha passam pelo processo de vulcanização, no qual se evita a fluência do material em altas temperaturas e perante grandes deformações. São realizados estudos para determinar o ponto ótimo de vulcanização e garantir as propriedades físicas dos compostos. São três os fatores críticos: temperatura, pressão e tempo (ciclo).

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

59. O processo produtivo na indústria doméstica pode ser dividido nas seguintes etapas:

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

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



- c. Banda de rodagem: a extrusão da banda de rodagem é controlada por intermédio de instrumentos acoplados ao equipamento (extrusora), em que se controlam largura, espessura, comprimento e peso;
- d. Talão: construído de acordo com especificações do diâmetro, para garantir que o pneu não se solte do aro quando submetido a esforços laterais;
- e. Corte de lona: processo realizado com dispositivos acoplados ao equipamento que asseguram tanto o ângulo de corte como a largura com exatidão;
- f. Construção da carcaça: o processo de construção da carcaça é responsável por aspectos como dirigibilidade, balanceamento, geometria e simetria do pneu. Existem especificações com tolerâncias mínimas a respeito de amarração de lonas, distribuição de peso e aplicação da banda de rodagem com o auxílio de dispositivos a laser; e
- g. Vulcanização: processo monitorado por meio de dispositivos interligados e softwares que registram temperatura, pressão e tempo durante o processo. O controlador verifica a ocorrência de eventuais divergências entre as especificações e os registros e, caso ocorram, o pneu em processo é refugado da linha logo após o término do ciclo de vulcanização.

3.3. Da classificação e do tratamento tarifário

60. Segundo a Nomenclatura Comum do Mercosul - NCM, o produto objeto da revisão classifica-se no subitem 4011.20.90 (Pneumáticos novos, de borracha - Do tipo utilizado em ônibus (autocarros) ou caminhões - Outros).

61. A alíquota do Imposto de Importação do item tarifário 4011.20.90 manteve-se em 16% (com a exceção dos ex-tarifários abaixo elencados) desde a prorrogação do direito antidumping, para a origem China, em 4 de maio de 2021, quando foi publicada a Resolução GECEX nº 198, de 03 de maio de 2021; e, para as origens Coreia do Sul, Japão, Rússia e Tailândia, em 22 de março de 2021, quando foi publicada a Resolução GECEX nº 176, de 19 de março de 2021.

62. Em 21 de janeiro de 2021 foi publicada a Resolução GECEX nº 148, de 20 de janeiro de 2021, a qual alterou o Anexo II da Resolução nº 125, de 15 de dezembro de 2016, para incluir alíquotas específicas para determinados tipos de pneus (entrando em vigor a partir de 21 de janeiro de 2021). A resolução GECEX nº 148, de 20 de janeiro de 2021 foi posteriormente alterada pela Resolução GECEX nº 149, de 27 de janeiro de 2021, conforme tabela abaixo:



Ex-tarifários da NCM 4011.20.90		
NCM	Descrição	Alíquota
4011.20.90	Ex 001 - Pneumatics novos, de borracha, dos tipos utilizados em caminhões, nas medidas 295/80 R22,5.	0%
	Ex 002 - Pneumáticos novos, de borracha, dos tipos utilizados em caminhões, nas medidas 275/80 R22,5.	0%
	Ex 003 - Pneumáticos novos, de borracha, dos tipos utilizados em caminhões, nas medidas 215/75 R17,5.	0%
	Ex 004 - Pneumáticos novos, de borracha, dos tipos utilizados em caminhões, nas medidas 235/75 R17,5.	0%
	Ex 005 - Pneumáticos novos, de borracha, dos tipos utilizados em caminhões, nas medidas 12.00 R24.	0%

63. Em 24 de março de 2022 foi publicada a Resolução GECEX nº 318, de 24 de março de 2022, que altera a Resolução GECEX nº 272, de 19 de novembro de 2021, que altera a Nomenclatura Comum do Mercosul - NCM e a Tarifa Externa Comum - TEC para adaptação às modificações do Sistema Harmonizado (SH-2022). A referida Resolução manteve os EX 001 - 005 da NCM 4011.20.90, de acordo com seu Anexo V - Lista de Exceções à Tarifa Externa Comum - LETEC. Nessa linha, sua vigência se iniciou em 1º de abril de 2022.

64. Em 21 março de 2023 foi publicada a Resolução GECEX nº 459, de 17 de março de 2023, a qual excluiu do Anexo V da Resolução GECEX nº 272, de 19 de novembro de 2021, os EX 001 - 005 da NCM 4011.20.90. Dessa forma, a alíquota de Imposto de Importação voltou a ser de 16% em 1º de abril de 2023.

65. Para as importações amparadas por acordos comerciais, há as seguintes preferências tarifárias:

Preferências tarifárias		
País Beneficiário	Acordo	Preferência
Argentina	ACE 14 (automotivo)	100% até o limite flex, 25% acima do limite flex
Bolívia	ACE 36	100%
Chile	ACE 35	100%
Colômbia	ACE 72	100%
Cuba	APTR 04	28%
Egito	ALC Mercosul - Egito	100%
Equador	ACE 59	55%
Israel	ALC Mercosul - Israel	100%
México	ACE 55 (automotivo)	100%
Panamá	APTR 04	28%
Paraguai	ACE 74	100%
Peru	ACE 58	100%
Uruguai	ACE 02 (automotivo)	100%
Venezuela	ACE 69	100%

3.4. Da similaridade

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

67. Segundo a peticionária, não há diferenças nos usos e aplicações do produto objeto da revisão e do produto similar nacional, de modo que os produtos possuem características físicas significativamente semelhantes, seguindo os mesmos padrões internacionais de qualidade, e normas técnicas no Brasil.

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

4. DA INDÚSTRIA DOMÉSTICA

69. O art. 34 do Decreto nº 8.058, de 2013, define indústria doméstica como a totalidade dos produtores do produto similar doméstico. Nos casos em que não for possível reunir a totalidade destes produtores, o termo "indústria doméstica" será definido como o conjunto de produtores cuja produção conjunta constitua proporção significativa da produção nacional total do produto similar doméstico.

70. A peticionária, Associação Nacional da Indústria de Pneumáticos - ANIP, apresentou, como componentes da indústria doméstica, as empresas: Bridgestone, Continental Goodyear e Michelin. Além disso, informou que as empresas Prometeon Tyre Group Indústria Brasil Ltda., doravante Prometeon, e Sumitomo Rubber do Brasil Ltda., doravante Sumitomo, também produzem o produto similar da presente revisão.

71. Na petição foram fornecidos dados para fins da análise de continuação/retomada do dano pelas seguintes empresas: Bridgestone, Continental Goodyear e Michelin. Forneceram dados, para cálculo de representatividade, as empresas Prometeon e Sumitomo, doravante outras produtoras nacionais, se mencionadas em conjunto.

72. Dessa forma, foram obtidos os seguintes resultados:

Produção de pneus de carga similares (P5) [RESTRITO]		
Empresa	Volume (kg)	Representatividade (%)

(a) Bridgestone	[REST.]	[REST.]
(b) Continental	[REST.]	[REST.]
(c) Goodyear	[REST.]	[REST.]
(d) Michelin	[REST.]	[REST.]
(e) Total Indústria Doméstica (a+b+c+d)	[REST.]	[REST.]
(f) Prometeon	[REST.]	[REST.]
(g) Sumimoto	[REST.]	[REST.]
(h) Total Demais Empresas (f+g)	[REST.]	[REST.]
Produção Nacional (e+h)	[REST.]	100,0%

73. Tendo em vista que as empresas Bridgestone, Continental, Goodyear e Michelin representam [RESTRITO]% da produção nacional, definiu-se como indústria doméstica, para fins de início da revisão, as linhas de produção de pneus de carga dessas empresas.

74. Cumpre mencionar que a Sumitomo apoiou formalmente a petição de revisão do direito antidumping aplicado às importações originárias da China e a Prometeon do direito antidumping aplicado às importações originárias da China, da Coreia do Sul, do Japão e da Tailândia.

5. DOS INDÍCIOS DE CONTINUAÇÃO OU RETOMADA DO DUMPING

5.1. Da existência de indícios de continuação ou retomada de dumping durante a vigência do direito para fins de início de revisão

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

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

77. Na presente análise, utilizou-se o período de outubro de 2024 a setembro de 2025 a fim de se verificar a existência de indícios de continuação ou retomada da prática de dumping nas exportações para o Brasil de pneus de carga, originárias da China, da Coreia do Sul, do Japão e da Tailândia.

78. De acordo com os dados detalhados de importação disponibilizados pela RFB, as importações brasileiras de pneus de carga originárias desses países, no período mencionado, somaram [RESTRITO]kg, o que representou [RESTRITO] % das importações brasileiras totais de pneus de carga. Em relação ao mercado brasileiro, essas importações representaram [RESTRITO] %.

79. As importações do produto sujeito à medida originárias da China alcançaram o volume de [RESTRITO] kg em P5. O volume originário da China representou [RESTRITO] % das importações brasileiras totais de pneus de carga. Em relação ao mercado brasileiro, essas importações representaram [RESTRITO] %.

80. As importações do produto sujeito à medida originárias da Coreia do Sul alcançaram o volume de [RESTRITO] kg em P5. O volume originário da Coreia do Sul representou [RESTRITO] % das importações brasileiras totais de pneus de carga. Em relação ao mercado brasileiro, essas importações representaram [RESTRITO] %.

81. As importações do produto sujeito à medida originárias do Japão alcançaram o volume de [RESTRITO] kg em P5. O volume originário do Japão representou [RESTRITO] % das importações brasileiras totais de pneus de carga. Em relação ao mercado brasileiro, essas importações representaram [RESTRITO] %.

82. Assim, as importações brasileiras de pneus de carga originárias da China, Coreia do Sul e Japão foram consideradas em quantidade não representativa em P5, de forma que se verificou a probabilidade de retomada da prática de dumping com base, dentre outros fatores, na comparação entre



o valor normal médio desses países internado no mercado brasileiro e o preço médio de venda do produto similar doméstico no mesmo mercado, em P5, em atenção ao art. 107, §3º, I, do Decreto nº 8.058, de 2013.

83. Já as importações do produto sujeito à medida originárias da Tailândia alcançaram o volume de [RESTRITO] kg em P5. O volume originário da Tailândia representou [RESTRITO] % das importações brasileiras totais de pneus de carga. Em relação ao mercado brasileiro, essas importações representaram [RESTRITO] %.

84. Assim, procedeu-se à análise de indícios de continuação de dumping nas importações da Tailândia, em consonância com o § 1º do art. 107 do Decreto nº 8.058, de 2013, tendo sido apurada sua margem de dumping para o período de revisão.

5.2. Da probabilidade de retomada de dumping da China para efeito de início da revisão

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

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

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

86. Por um lado, caso tais provas não tenham sido apresentadas pelas partes interessadas, ou tenham sido consideradas insuficientes, poderão ser utilizados os preços e custos chineses para a apuração do valor normal no país, desde que atendidas as demais condições previstas no Acordo Antidumping. Por outro lado, caso tenham sido apresentadas provas suficientes de que não prevalecem condições de economia de mercado no segmento produtivo, a metodologia de apuração do valor normal a ser utilizado na determinação da prática de dumping poderá não se basear nesses preços e custos do segmento produtivo chinês.

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

87. Inicialmente, destacou-se que tanto a própria indústria chinesa de pneus, quanto outros setores upstream críticos para a produção de pneus, como borracha, energia, aço, bem como a indústria automotiva downstream, seriam severamente afetados pela presença do governo chinês, resultando em preços e custos significativamente distorcidos.

88. Nesse sentido, a ANIP destacou que a política industrial Tire Industry Policy seria de relevância fundamental ao estabelecer política financeira específica para o setor pneumático. O sistema financeiro chinês concederia empréstimos preferenciais, o que distorceria de forma relevante os custos de financiamento do setor. A Tire Industry Policy também indicaria a intervenção do Estado no que diz respeito ao uso e propriedade da terra.

89. A peticionária informou que os dispositivos da Tire Policy - composta por 10 capítulos e 57 artigos - foram analisados no âmbito da última revisão de medida antidumping da origem China, explicitando as diretrizes gerais para o setor de pneumáticos e os critérios para que as empresas do setor fossem enquadradas na mesma, incluindo metas para aumento da capacidade de produção.

90. De acordo com a ANIP, a Tire Industry Policy teria sido editada para fins de implementação do plano quinquenal, em complemento ao Plano da Indústria Petroquímica, que serviu de base para o setor de pneumáticos no que tange aos investimentos, localização, impacto ambiental, energia, crédito, utilidades, construção de novas fábricas, entre outros.

91. Neste sentido, a ANIP faz menção à indústria petroquímica como uma das prioridades nos planos quinquenais chineses, que afetariam diretamente o setor de pneumáticos.



92. A peticionária ressaltou que, em novembro de 2020, a Associação da Indústria da Borracha da China (CRIA), associação representativa do setor de borracha e de pneumáticos, publicou o "Guiding Outline for the 14th Five-Year Development Plan for the rubber industry", de acordo com o qual:

"The country is projected to produce 704 million tires per year by 2025, including 527 million passenger radial tires, 148 million truck/bus radial tires, 29 million bias truck tires, 20,000 extra-large industrial tires, and 12 million agricultural tires, and 54,000 aircraft tires. Additionally, China is expected to produce 120.7 million motorcycle tires and 420 million bicycle tires annually by 2025 to meet the growing demand for tires."

93. A ANIP informou que recentemente o governo chinês teria apresentado Proposta do Comitê Central do Partido Comunista da China sobre a formulação do 15º Plano Quinquenal para o Desenvolvimento Econômico e Social Nacional, referente ao período de 2026 a 2030. Conforme o Conselho de Estado da China teria divulgado:

"It is necessary to fully tap the economic potential, continue to pursue both policy support and reform and innovation, ensure both market vitality and effective regulation, combine investment in physical assets with investment in human capital, and respond to external challenges by strengthening internal capabilities, the meeting said. [...] The country will implement more proactive and impactful macroeconomic policies, formulate more far-sighted, more targeted and better-coordinated policies, continuously expand domestic demand and optimize supply, and develop new quality productive forces according to local conditions. Efforts will be made to develop a unified national market and continuously prevent and defuse risks in key areas. It is imperative to secure the steady development of employment, businesses, markets and expectations, getting the 15th Five-Year Plan (2026-2030) off to a good start. [...] China will continue implementing a moderately loose monetary policy, employ various monetary policy tools such as reserve requirement ratios and interest rates in a flexible and efficient manner to maintain ample liquidity. China will guide financial institutions to scale up support for domestic demand expansion, sci-tech innovation, micro, small and medium enterprises, and other key areas. [...] China will work to stabilize and revive investment, appropriately increase the scale of investment within the central government budget, and continue to leverage the role of new policy-based financial instruments. [...] China will intensify efforts to address involution, formulate and implement a reform plan involving state-owned assets and state-owned enterprises, and improve supporting regulations and policies for the law on promoting the private sector. The country will also continue to deepen comprehensive reforms in capital market investment and financing. [...] The meeting also emphasized the need to more closely unite around the CPC Central Committee with Comrade Xi Jinping at its core, strive to achieve the goals and tasks for economic and social development next year and get the 15th Five-Year Plan period (2026-2030) off to a good start."



94. A ANIP alegou que a principal característica do 15º Plano Quinquenal seria posicionar a China para resiliência e liderança em um cenário global. As recomendações do referido documento sugeririam otimizar e modernizar "indústrias tradicionais", incluindo setores como mineração, metalurgia, química, indústria leve, têxteis, máquinas, construção naval e construção.

95. A respeito do grau de controle governamental sobre as empresas ou sobre seus meios de produção, desde 2017, a peticionária afirmou que a International Trade Administration (ITA), do Departamento de Comércio Norte Americano, concluiu no estudo China's status as a non-market Economy (2017) que o Governo chinês exercia ampla ingerência na alocação de recursos, com o objetivo de promover alguns setores da economia chinesa, resultando em distorções econômicas importantes, relevantes no contexto de investigações de dumping.

96. No mesmo sentido, a peticionária acrescentou que também em 2017 a União Europeia concluiu que o Estado Chinês desempenharia papel de liderança na governança econômica do país, no documento "Commission Staff Working Document on Significant Distortions in the Economy of the People's Republic of China for the Purposes of Trade Defence Investigations".

97. Isso porque, o governo chinês definiria a estratégia para promoção do rápido crescimento e das políticas industriais por meio de Planos Quinquenais, que permitiriam ao governo controlar o desenvolvimento econômico do país e implementar políticas específicas para apoiar a reestruturação e expansão de determinadas indústrias, indicando as indústrias consideradas prioritárias para fins de alocação de recursos, investimentos e políticas de incentivo.

98. Além disso, o documento demonstraria que o apoio oferecido aos produtores domésticos seria bastante variado e tem relação com a grande participação do Governo nos bancos, o que favoreceria intervenções na economia, bem como isenções fiscais, aluguéis subsidiados e acesso preferencial a matéria prima.

99. Esses bancos seriam responsáveis por oferecer uma série de benefícios como empréstimos a condições mais vantajosas e perdão de débitos. Apesar das empresas estatais receberem empréstimos de baixo custo, haveria evidências de que esses empréstimos poderiam beneficiar até mesmo empresas chinesas privadas, desde que essas empresas cumpram outras metas do Estado, como a manutenção do emprego.

100. O sistema financeiro chinês seria dominado pela presença de bancos estatais, que estariam alinhados às políticas do governo, não operando segundo princípios de mercado.

101. No setor de pneumáticos, a União Europeia constatou que o controle estatal chinês nas instituições financeiras e bancárias, seja por meio de bancos estatais ou por meio da interferência regulatória em instituições financeiras privadas, teria impacto direto nos empréstimos concedidos à indústria pneumática:

2018: "On that basis, the Commission concluded that the GOC has created a normative framework that had to be adhered to by the managers and supervisors appointed by the GOC and accountable to the GOC. Therefore, the GOC relied on the normative framework in order to exercise control in a meaningful way over the conduct of the three cooperating state-owned banks whenever those were providing loans to the tyres industry. [...] The Commission therefore concluded that the GOC has exercised meaningful control over the conduct of the three cooperating state-owned banks with respect to their lending policies and assessment of risk concerning the tyres industry.[...] The Commission noted that the normative framework concerning the tyres industry mentioned above in recitals (188) to (201) applies to all financial institutions in the PRC, including privately owned financial institutions. [...] In the absence of any divergent information received from the private financial institutions, the Commission concluded that, in so far as the tyres industry is concerned, all financial institutions (including private financial institutions) operating in China under the supervision of the CBRC have been entrusted or directed by the State in the sense of Article 3(1)(a)(iv), first indent of the basic Regulation to pursue governmental policies and provide loans at preferential rates to the tyres industry."



2025: " (176) In fact, the annual report and publicly available sources show that the main companies active in the tyre industry sector received support from policy banks. For instance, public sources mentioned that "Henan Branch of the Export-Import Bank of China has actively implemented the new development concept, adhered to the responsibility and mission of financial services for the real economy, and provided a credit of 1 billion yuan and a loan of RMB 300 million to Aeolus Tire Co., Ltd (hereinafter referred to as "Aeolus Tire") to help the company develop its export-oriented business and further improve its international market competitiveness ". (91)19 Similarly, media reported that "[o]n August 12, Doublestar Group and Industrial and Commercial Bank of China Qingdao Branch held a strategic cooperation signing ceremony at the Doublestar Global Model and Market Innovation Center, taking the bank-enterprise cooperation model of "co-development and co-growth" to a new level. Chai Yongsan, Secretary of the Party Committee and Chairman of Doublestar Group, Zhang Junhua, Deputy Secretary of the Party Committee and President, Cai Qian, Secretary of the Party Committee and President of Industrial and Commercial Bank of China Qingdao Branch, Li Xia, Member of the Party Committee and Deputy President, and other leaders attended the ceremony" and that "ICBC Qingdao Branch will continue to provide good financial services, increase credit and loan scale for Doublestar Group, and fully support the rapid development of Doublestar Group", or that "[t]he development of Doublestar is inseparable from the strong support of ICBC" (92).20 Strong links with the Bank of Communications and the Bank of China have also been reported with articles stating that "Bank of Communications Qingdao Branch will take Doublestar Group as a key core customer, and around the future development of Doublestar Group, provide strong support in investment and financing credit lines, overseas Kumho Tire advanced manufacturing capacity upgrade projects and other aspects, to help Doublestar's "third entrepreneurship" and support Doublestar to become a world-class enterprise with high-tech, digitalization and social responsibility as soon as possible" and that "Yu Qun, secretary of the Party Committee and president of Bank of China Qingdao Branch, said that he would fully support the development of the real economy in Qingdao and increase the credit and credit scale of Doublestar Group to support its rapid development. After the signing, both parties

will continue to expand their business cooperation, starting from the overall needs of Doublestar's future development, to achieve common development and growth, jointly foster new breakthroughs in their respective business scope, and achieve a "win-win" situation of mutual promotion between banks and enterprises".

102. A peticionária ressaltou então que existiria interferência direta do governo no sistema bancário e financeiro, por meio da concentração de bancos estatais e agências reguladoras, e interferência indireta, por meio de políticas fiscais e monetárias interconectadas, que afetariam taxas de juros e políticas de crédito e de empréstimo.

103. Ademais, a alocação de membros do partido comunista chinês em cargos de direção das empresas demonstraria a ingerência do governo chinês nas empresas, inclusive naquelas com participação de capital privado.

104. O Comitê do Partido exerceria papel crucial nas empresas estatais, segundo a Constituição do Partido Comunista Chinês (PCC), que preveria que tais comitês teriam a função de liderar, orientar e assegurar a implementação dos planos do Partido nas empresas estatais e não estatais:

"Article 33 [...] The leading Party members groups or Party committees of state-owned enterprises shall play a leadership role, set the right direction, keep in mind the big picture, ensure the implementation of Party policies and principles, and discuss and decide on major issues of their enterprise in accordance with regulations. Primary-level Party organizations in state-owned or collective enterprises should focus their work on the operations of their enterprise. Primary-level Party organizations shall guarantee and oversee the implementation of the principles and policies of the Party and the state within their own enterprise and shall support the board of shareholders, board of directors, board of supervisors, and manager (or factory director) in exercising their functions and powers in accordance with the law. They shall wholeheartedly rely on the workers and office staff and support the work of workers' representative congresses; and they shall participate in making decisions on major issues in the enterprise. They shall strengthen their own organizational development and lead work on political thinking, efforts toward cultural-ethical progress, and work on trade unions, Communist Youth League organizations, and other people's group organizations. Primary-level Party organizations in non-public sector entities shall implement the Party's principles and policies, guide and oversee their enterprises' observance of state laws and regulations, exercise leadership over trade unions, Communist Youth League organizations, and other people's group organizations, promote unity and cohesion among workers and office staff, safeguard the legitimate rights and interests of all parties, and promote the healthy development of their enterprises."



105. Segundo consta da petição, mais recentemente, o PCC teria divulgado Resolução cujo objetivo seria revisar as principais conquistas e experiências históricas do Partido ao longo do último século, como base para orientar uma nova etapa de construção da China como um país socialista moderno, reforçar o 'socialismo com características chinesas', consolidar a liderança central do Partido e, em especial, a posição de Xi Jinping, fortalecer a coesão política e ideológica, entre outros:

"Xi Jinping Thought on Socialism with Chinese Characteristics for a New Era makes the following clear: - The leadership of the Communist Party of China is the defining feature of socialism with Chinese characteristics and the greatest strength of the system of socialism with Chinese characteristics, and that the Party is the highest force for political leadership. Therefore, all Party members must strengthen their consciousness of the need to maintain political integrity, think in big picture terms, follow the leadership core, and keep in alignment with the central Party leadership; stay confident in the path, theory, system, and culture of socialism with Chinese characteristics; and uphold Comrade Xi Jinping's core position on the Party Central Committee and in the Party as a whole, and uphold the Central Committee's authority and its centralized, unified leadership. [...] IV. A New Era of Socialism with Chinese Characteristics [...] 3. Pursuing economic development [...] The Party has worked with unswerving commitment to consolidate and develop the public sector and to encourage, support, and guide the development of the non-public sector. It has prompted state capital and state-owned enterprises to grow stronger, better, and larger, established a modern enterprise system with Chinese characteristics, and worked to make the public sector more competitive, innovative, risk-resilient, and capable of exerting a greater level of influence and control over the economy. A cordial and clean relationship has been cultivated between government and business, and steps have been taken to facilitate the healthy growth of the non-public sector and encourage those working in this sector to achieve success."

106. A ANIP afirmou que restaria claro que a presença de membros do PCC em cargos de direção de empresas do setor pneumático e/ou responsáveis pela produção de matérias-primas relevantes para a produção de pneus de carga representa ingerência governamental clara no setor, já que esses líderes assumiriam o compromisso de adotar decisões conforme interesse e estratégias do Partido.

107. No que diz respeito às matérias-primas, a peticionária apontou que a Comissão Europeia recentemente teria abordado elementos acerca da participação estatal no setor a montante, concluindo pela participação e controle Estatal:

"(77) The applicant submitted that a substantial degree of ownership by the GOC persists in the upstream industry to the product concerned, among which the following companies and group companies: - China Petroleum & Chemical Corporation ('Sinopec'), one of the main Chinese producers of synthetic rubber; - Petro China one of the main Chinese producers of synthetic rubber; - Suzhou Baohua Carbon Black Co., Ltd member of the SOE Baowu Group, active in the carbon black industry; - Jiangxi Heima Carbon Black Co., Ltd, active in the carbon black industry; - Shaanxi Provincial Natural Gas Co., Ltd active in the carbon black industry controlled by Shaanxi Gas Group Co., Ltd and whose beneficial owner is the SASAC of Shaanxi Province; - China Synthetic Rubber Corporation, active in the carbon black industry; - Hainan Natural Rubber Industry Group Co., Ltd, China's largest natural rubber manufacturer, 61 % owned by the Hainan SASAC; - Sinochem International, a petrochemical company which is an SOE operating in the natural rubber industry; - China Baowu Steel Group Co. Ltd, ('Baowu') active in the steel sector; - Shanxi Taiyuan Iron & Steel Co. Ltd (TISCO), active in the steel sector, majority-owned by Baowu; - Anshan Iron & Steel Group Corporation ('Ansteel Group'), active in the steel sector; - HBIS Group, active in the steel sector; - Shandong Steel Group active in the steel sector; - Shandong Demian Group Co., Ltd active in the textile sector; - China Hi-Tech Group Corporation, active in the textile sector and owned by the SOE Sinomach. [...] (155) Through these and other means, the GOC therefore directs and controls virtually every aspect in the development and functioning of the sector, as well as the upstream inputs. (156) In sum, the GOC has measures in place to induce operators to comply with the public policy objectives concerning the sector. Such measures impede market forces from operating freely."

108. Já o controle Estatal no setor pneumático poderia ser observado no nível das associações industriais relevantes: a CRIA, associação representativa do setor de borracha e do setor de pneumáticos, da qual seriam membros Aeolus Tyres, Qingdao Doublestar, Shuangqian (double coin) Tire Group Co., Ltd, e Guizhou Tyre Co., Ltd, afirma em seu Estatuto que:

"it adheres to the overall leadership of the Communist Party of China. In accordance with the provisions of the Constitution of the Communist Party of China, the Association establishes an organization of the Communist Party of China, carries out the activities of the Party, and provides the necessary conditions for the activities of the Party organization. The authority in charge of registration and management of the Association is the Ministry of Civil Affairs, and the authority in charge of Party building is the Party Committee of the State-owned Assets Supervision and Administration Commission of the State Council. The Association accepts the business guidance, supervision and management of the authority in charge of registration and management, and of the authority in charge of Party building as well as of the relevant administration department in charge of industry management" [...] "Adhere to the leadership of the Communist Party of China, support socialism with Chinese characteristics, resolutely implement the Party's line, principles, and policies, and have good political qualities".

109. Portanto, segundo a peticionária, não prevaleceriam condições de economia de mercado no setor de pneus na China, tendo em vista elementos apresentados acerca da Tire Industry Policy e Planos Quinquenais, do sistema financeiro chinês no setor pneumático, da participação e controle de estatais na China no setor de pneumáticos e de matérias primas (borracha, químicos, reforço metálico, setor têxtil), excesso de capacidade instalada e fragmentação produtiva do setor pneumático, dentre outras práticas distorcivas do mercado.

110. 126. Especificamente no que se refere ao controle Estatal no segmento de pneus de carga, a ANIP sublinhou que a empresa "Aeolus Tyre Co. Ltd", uma das principais produtoras de pneus no mundo e produtora do produto objeto da revisão, controlada pela China National Chemical Corporation (ChemChina), empresa estatal chinesa que desde 2021 integra a holding Sinochem Holdings Corporation Ltd, ambas supervisionadas pela 'State-owned Assets Supervision and Administration Commission of the State Council' (SASAC) do Conselho de Estado.



111. A peticionária ressaltou que a ChemChina, além de ser uma das maiores empresas estatais no setor químico e de borracha chinês e produtora de alguns tipos de pneus, teria posições importantes de sua administração ocupada por integrantes do PCC.

112. Da mesma forma, a empresa Qingdao Doublestar, produtora de "TBR" e listada entre as principais empresas chinesas de pneus na lista das "Asia's 500 Most Influential Brands", também é controlada pelo SASAC do Governo Popular Municipal de Qingdao.

113. A ANIP ainda lembrou o histórico de revisões de final de período em que restou demonstrada de forma consistente, reiterada e fundamentada a não prevalência de condições de economia de mercado no setor pneumático, a saber: última revisão de origem China bem como nas revisões de final de período envolvendo os segmentos pneus de passeio, de motocicletas, de bicicletas e agrícolas.

114. Nesse contexto, a peticionária sustentou que o tratamento da China como país de não economia de mercado particularmente no segmento de pneus de carga encontraria sólido respaldo nas evidências apresentadas. A atuação contínua do Estado chinês por meio de i) políticas industriais dirigidas, ii) controle do sistema financeiro, iii) presença do Partido Comunista Chinês na governança de empresas produtoras de pneus de carga, iv) influência sobre associações setoriais e v) domínio sobre os produtores de insumos a montante demonstra que as distorções identificadas permanecem vigentes e relevantes.

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

115. Inicialmente, destaca-se que esta avaliação não tem por finalidade apresentar uma interpretação abrangente sobre a condição da China como economia majoritariamente de mercado ou não. O propósito aqui é definir se, nesta revisão, será aplicada uma metodologia de cálculo da margem de dumping que não dependa exclusivamente da comparação direta com preços ou custos domésticos chineses.

116. Ressalte-se, ademais, que a análise complexa referente à existência ou não de condições de economia de mercado no segmento chinês examinado encontra fundamento no próprio Protocolo de Acesso da China à OMC. Com o término da vigência do item 15(a)(ii) desse Protocolo, cessou o tratamento automático de não economia de mercado antes atribuído aos produtores/exportadores chineses investigados. A partir de então, em cada investigação, cabe às partes interessadas apresentar elementos suficientes, conforme o restante do item 15(a), que permitam avaliar, para fins de comparabilidade de preços, se i) serão utilizados os preços e custos chineses correspondentes ao setor analisado, ou se ii) será necessário empregar metodologia alternativa que não dependa de comparação estrita com preços ou custos internos da China.

117. Para se chegar a uma conclusão quanto à existência ou não de condições de mercado no segmento de pneus de carga chinês nesta revisão, considerou-se o conjunto de provas oferecidas pela peticionária, bem como outras evidências que sustentaram decisões anteriores da autoridade investigadora sobre o tema. Avaliou-se se esse conjunto probatório seria suficiente para formar a convicção necessária ao início da revisão.

118. Importa frisar que não se busca apenas verificar a presença de planos, políticas ou programas governamentais. A simples existência de políticas industriais ou de políticas públicas não basta para afastar a prevalência de condições de mercado. Trata-se, isto sim, de avaliar os tipos de intervenção estatal e, sobretudo, seus efeitos concretos sobre a dinâmica econômica daquele setor específico. Ainda assim, o exame desses planos e políticas é pertinente, já que a forma de implementação e o conteúdo dessas diretrizes podem revelar traços das intervenções estatais.

119. Ademais, a análise aqui realizada difere daquela conduzida em investigações de subsídios acionáveis para eventual aplicação de medidas compensatórias, bem como das avaliações de situação particular de mercado previstas no Artigo 2.2 do Acordo Antidumping. Isso porque, neste caso específico, a base legal encontra-se novamente no Protocolo de Acesso da China à OMC. Assim, não se aprofunda o exame de aspectos próprios de investigações de subsídios, como especificidade ou quantificação de subsídios eventualmente concedidos, pois não se busca aqui determinar a magnitude exata de tais distorções.



120. É igualmente relevante esclarecer que a mera concessão de subsídios não é, por si só, suficiente para caracterizar a inexistência de condições de economia de mercado em determinado setor produtivo. Os acordos multilaterais da OMC definem quais subsídios são proibidos ou acionáveis para fins de medidas compensatórias, sem vinculá-los ao fato de o segmento operar ou não sob condições de mercado. Desde 1995, diversos países com condições de mercado indiscutíveis já foram alvo de medidas compensatórias, tais como EUA, Canadá, Coreia do Sul e Estados-Membros da União Europeia (França, Itália, Bélgica, Alemanha etc.).

121. Entretanto, em contextos nos quais políticas estatais geram distorções consideráveis, mesmo empresas privadas, que aparentemente agiriam de acordo com a lógica de mercado, acabam sendo influenciadas por tais intervenções.

122. Além disso, distorções de mercado podem decorrer não apenas de políticas governamentais, mas também ser intensificadas pela participação significativa de empresas estatais no setor, as quais podem interferir na concorrência e no funcionamento esperado das forças de mercado do segmento em análise.

123. Desse modo, o grau de distorção criado pelo envolvimento do Estado pode ser determinante em casos concretos, desde que os elementos apresentados indiquem, de maneira suficientemente clara, que tais distorções provavelmente afetariam de forma relevante a alocação dos fatores econômicos, a qual ocorreria de maneira diversa na ausência dessas intervenções.

124. Conforme já reconhecido pela jurisprudência da OMC em matéria de subsídios (Relatório do Órgão de Apelação - US - Definitive Anti-Dumping and Countervailing Duties on Certain Products from China, WT/DS379/AB/R, parágrafos 446-447), a presença de distorções significativas decorrentes da atuação predominante do governo no mercado pode justificar a não utilização de preços privados como parâmetro adequado para apurar o montante de subsídios.

125. Assim, a combinação entre amplitude e intensidade da concessão de subsídios, somada a outras modalidades de intervenção estatal, pode gerar distorções tão amplas nos incentivos econômicos que, em situações extremas, deixem de prevalecer condições de economia de mercado em determinado segmento.

126. Cabe informar que as análises realizadas seguem a legislação nacional e os compromissos multilaterais, não estando subordinadas às conclusões de outras autoridades investigadoras estrangeiras.

127. Ressalte-se que, desde 2019, foram concluídas três revisões de final de período nas quais se determinou a não prevalência de condições de economia de mercado no setor de pneus na China: pneus de motocicleta (Resolução GECEX nº 18, DOU de 19/12/2019), pneus de carga (Resolução GECEX nº 198, DOU de 04/05/2021) e pneus agrícolas (Resolução GECEX nº 452, DOU de 17/02/2023).

128. Dessas análises anteriores, é importante mencionar que as conclusões do quanto à não prevalência de condições de economia de mercado no setor de pneumáticos chinês limitaram-se ao escopo das revisões em que foram proferidas, não devendo ser interpretadas de forma ampliada.

129. As decisões divulgadas por meio das Resoluções GECEX supramencionadas e da Circular SECEX nº 76/2024 (início da revisão do direito antidumping para pneus de motocicleta) fundamentaram-se, majoritariamente, na análise de dez aspectos principais: i) sistema financeiro chinês; ii) terra e propriedade; iii) mão de obra; iv) Tire Industry Policy; v) participação estatal no setor pneumático; vi) matérias-primas; vii) utilidades; viii) práticas que distorcem o mercado; ix) indústria a jusante e fortalecimento do setor; e x) excesso de capacidade produtiva e fragmentação do setor.

130. Observa-se que há substancial correspondência entre os argumentos e evidências das revisões anteriores e os apresentados nesta revisão. Como a maior parte das questões decisivas referem-se ao setor de pneumáticos, entende-se que as conclusões anteriores permanecem válidas à luz dos documentos trazidos aos autos. Assim, adotam-se, no mérito, os fundamentos constantes da Portaria SECINT nº 505/2019, da Resolução GECEX nº 198/2021 e da Resolução GECEX nº 452/2023, nos termos do art. 50, §1º, da Lei nº 9.784/99, que passam a compor a motivação desta decisão, independentemente de transcrição, no que couber ao setor de pneus de carga.



131. A conclusão aqui apresentada sobre o tratamento do segmento de pneus de carga chinês, para fins de início da revisão, baseia-se, em primeiro lugar, no fato de que não houve mudança nas políticas chinesas que anteriormente levaram à constatação de ausência de condições de economia de mercado, tanto no setor mais amplo de pneumáticos quanto no setor específico objeto da revisão. Ademais, o segmento de pneus de carga é beneficiado pelo conjunto normativo aplicável, especialmente no tocante à produção de borracha, bem como pela estrutura financeira e trabalhista chinesa, fatores anteriormente comprovados por meio das evidências analisadas.

132. Diante disso, conforme a legislação brasileira de defesa comercial e a normativa multilateral - especialmente o Artigo 15(a) do Protocolo de Acesso da China à OMC - e alinhado aos entendimentos anteriores, conclui-se que o setor de pneus de carga chinês não opera sob condições de economia de mercado. Assim, para fins de apuração do valor normal no início desta revisão, será empregada metodologia alternativa que não dependa da comparação estrita com preços ou custos domésticos chineses, observando-se os arts. 15, 16 e 17 do Decreto nº 8.058/2013, que regulam o tratamento alternativo àquele previsto nos arts. 8º a 14 para fins de apuração do valor normal.

133. Considerando a necessidade de selecionar um terceiro país substituto, as partes interessadas poderão se manifestar sobre a escolha ou propor outra alternativa, conforme o §3º do art. 15 do Decreto nº 8.058/2013, dentro do prazo improrrogável de setenta dias contados da abertura da revisão. Registra-se, igualmente, que as partes podem se manifestar sobre a conclusão inicial de que o setor chinês de pneus de carga não operaria sob condições de economia de mercado.

5.2.2. Do valor normal da China

134. O art. 15 do Decreto nº 8.058, de 2013, prevê as seguintes possíveis metodologias para apuração do valor normal, no caso de não prevalência de condições de economia de mercado: preço de venda do produto similar em um país substituto; valor construído do produto similar em um país substituto; preço de exportação do produto similar de um país substituto para outros países, exceto o Brasil; ou qualquer outro preço razoável, inclusive o preço pago ou a pagar pelo produto similar no mercado interno brasileiro, devidamente ajustado, se necessário, para incluir margem de lucro razoável, sempre que nenhuma das hipóteses anteriores seja viável e desde que devidamente justificado.



5.2.2.1. Do terceiro país de economia de mercado substituto proposto pela peticionária para a apuração do valor normal da China

135. Dado que no item anterior se concluiu, para fins do início desta revisão, que no setor produtivo chinês de pneus de carga não prevaleceriam condições de economia de mercado, a peticionária sugeriu a construção de valor normal em um terceiro país de economia de mercado, de acordo com o previsto no art. 15, II, do Decreto nº 8.058, de 2013.

136. A peticionária indicou os EUA como país substituto para a construção do valor normal, principalmente, devido ao fato de esse país ter sido adotado como país substituto na última revisão de final de período.

137. A ANIP ponderou que, embora os EUA tenham figurado como o 24º maior exportador de pneus para caminhões e ônibus ao Brasil, o mercado doméstico estadunidense contaria com produção e vendas representativas desses tipos de pneus, inclusive nos aros de 20", 22" e 22,5", plenamente comparáveis ao produto objeto da revisão, o que asseguraria a representatividade e a confiabilidade dos dados de preços e custos utilizados. A peticionária ainda reforçou que o fato de os EUA terem sido utilizados na última revisão de final de período, restaria demonstrada a similaridade entre o produto objeto de revisão e o produto fabricado nos EUA.

138. A ANIP também apontou que os EUA possuiriam capacidade produtiva de pneus de carga acima de 33 milhões de pneus por ano, segundo dados da publicação Tire Business 2024:

[FIGURA CONFIDENCIAL - ANIP]

139. A peticionária ressaltou que, de acordo com dados do Trade Map, o Brasil teria sido o 9º principal mercado de exportação dos EUA e figurado entre os dez principais mercados de destino das exportações estadunidenses ao longo da última década.

140. Ainda com base em dados do Trade Map a ANIP apontou que os EUA teriam exportado mais de 12 milhões de unidade de pneus de carga em P5, o que significaria que as produtoras estadunidenses abasteceriam o mercado nacional em cerca de 20 milhões de unidades anuais. Segundo a peticionária, estes dados demonstrariam o elevado volume das vendas do produto similar no seu mercado interno, em consonância com o art. 15, § 1º, II do Decreto nº 8.058/2013.

141. A ANIP fundamentou, adicionalmente, a sugestão de adoção dos EUA como país substituto no fato de ele ter sido adotado como surrogate country em investigação de pneus de carga iniciada pela Colômbia, o que confirmaria a adequabilidade dos EUA como referência para a apuração de valor normal em investigações de dumping a pneus de carga originários da China e reforçaria a similaridade entre o produto objeto de revisão e o produto fabricado nos EUA.

142. Por fim, a peticionária destacou que empresas relacionadas aos fabricantes brasileiros, quais sejam, Bridgestone, Continental, Goodyear, Michelin e Sumitomo, manteriam unidades produtivas nos EUA, ampliando a possibilidade de acesso a informações primárias de vendas no mercado interno norte-americano.

5.2.2.2. Da análise do DECOM sobre o terceiro país de economia de mercado substituto proposto pela peticionária para a apuração do valor normal da China

143. A sugestão da peticionária de adotar os EUA como país substituto no âmbito da presente revisão foi justificada no fato de os EUA figurarem como um dos principais exportadores mundiais de pneus de carga.

144. De acordo com a UN Comtrade Database os EUA figuraram com o quinto maior exportador mundial de pneus classificados no código tarifário 4011.20 do SH em P5, como segue:

Exportações Mundiais de Pneus de Carga (P5)			
País Exportador	Valor US\$ FOB	kg	Unidades
China	2.539.189.200,00	32.187.762,0	1.188.573.644,0
Tailândia	2.297.613.406,77	24.009.720,0	827.480.437,7
República Eslovaca	2.607.005.173,67	15.960.450,0	497.333.878,0
Turquia	1.623.315.856,00	14.811.115,4	381.483.046,0
EUA	1.577.240.965,00	12.223.376,0	345.685.618,3
Índia	1.445.202.569,58	12.085.546,0	313.544.307,0
Canadá	2.098.643.000,97	10.748.358,0	450.158.306,1
Alemanha	2.076.183.159,58	9.920.652,0	377.133.394,4
Espanha	2.287.039.054,21	8.962.615,2	397.662.894,8
Romênia	1.112.452.737,78	8.775.178,5	195.541.751,7
Demais	7.622.677.208,47	48.497.320,2	1.548.050.415,2
Mundo Total	27.278.420.141,41	196.416.537,8	6.604.638.206,4



145. A peticionária também argumentou que os EUA teriam exportado mais de 12 milhões de unidade de pneus de carga em P5, o que significaria que as produtoras estadunidenses abasteceriam o mercado nacional em cerca de 20 milhões de unidades anuais. Contudo, essa estimativa está equivocada tendo em vista que deixou de considerar o volume importado desses pneus.

146. Ainda de acordo com o Comtrade os EUA importaram mais de 62 milhões de pneus em P5, o equivalente a 22,0% das importações mundiais.

147. Para estimar o volume de venda no mercado interno dos EUA, recorreu-se à fórmula básica para estimar o consumo nacional aparente, a saber:

CNA = Produção + Importações - Exportações

148. Haja vista que não foi aportada aos autos informações acerca da produção efetiva de pneus de carga nos EUA, considerou-se a capacidade instalada no país de acordo com a publicação indicada pela peticionária (Tire Business 2024) como proxy do volume de produção. Como resultado temos:

[CONFIDENCIAL]
Em mil unidades

Produção (+)	[CONF.]
Importações (+)	62.280
Exportações (-)	12.223
CNA (=)	[CONF.]

149. Essa estimativa demonstra que o mercado interno dos EUA equivaleria ao volume exportado pelos [CONFIDENCIAL] maiores exportadores de pneus em P5, a saber: [CONFIDENCIAL].

150. Nesse contexto e considerando as razões elencadas pela peticionária detalhadas no item 5.2.2.1, considerou-se a adoção dos EUA como país substituto, para fins de início da revisão, apropriada à luz do que dispõe o art. 15, § 1º, do Decreto nº 8.058, de 2013.

5.2.2.3. Do valor normal da China para fins de início da revisão

151. Conforme detalhado no item anterior, considerou-se adequada a escolha dos EUA como país substituto para fins de início da revisão. Na petição inicial a ANIP apresentou informações para a construção do valor normal no referido país.

152. A construção do valor normal proposta pela peticionária foi baseada nos coeficientes técnicos de produção de um pneu específico de aro 22,5, identificado como o mais representativo por cada uma das quatro produtoras nacionais que compõem a indústria doméstica. Solicitou-se, a título de informações complementares, que fosse apresentada explicação completa e pormenorizada sobre cada cálculo da construção do valor normal e justificativa para eventuais metodologias, bem como fosse enviada a memória de cálculo e comprovação dos dados fornecidos. A esse respeito, verificou-se o seguinte com relação aos dados fornecidos por cada empresa:

153. A empresa Bridgestone [CONFIDENCIAL].

154. A empresa Continental [CONFIDENCIAL].

155. A empresa Goodyear [CONFIDENCIAL].

156. A empresa Michelin [CONFIDENCIAL].

157. Assim, considerando a impossibilidade de confirmar os coeficientes técnicos fornecidos pela peticionária, seja por divergência de metodologia, falta de comprovação dos dados ou recusa em fornecer os dados necessários, considerou-se que não há, para fins de início de revisão, elementos suficientes disponíveis e adequados para a construção do valor normal.

158. Embora na petição inicial a ANIP tenha sugerido apenas a metodologia de construção do valor normal, e apesar de não haver nenhum questionamento nesse sentido, na resposta às informações complementares a peticionária mudou sua sugestão para "a utilização da metodologia estabelecida no art. 15, inciso I, do Decreto nº 8.058/2013, no preço de venda do produto similar em um país substituto, através das faturas de venda de pneus de carga no mercado interno dos Estados Unidos ora apresentadas ou, alternativamente, com base no inciso II do Decreto nº 8.058/2013, segundo a qual o valor normal deverá ser construído, conforme metodologia descrita a seguir". Para tanto, a peticionária apresentou "61 faturas de vendas no mercado interno dos Estados Unidos, isto é, três faturas por mês de pneus da marca Bridgestone e três faturas por mês de pneus da marca Firestone, ambas marcas produzidas e vendidas pela Bridgestone Americas, Inc. nos Estados Unidos".

159. A respeito dessa metodologia, é importante fazer algumas observações.

160. Em primeiro lugar, caso a peticionária entendesse que era a metodologia adequada, deveria tê-la apresentado ainda na petição inicial, para que, se fosse o caso, se pudesse melhor analisá-la e se solicitar mais informações, se necessário.

161. Além disso, em que pese o argumento da própria peticionária de que "empresas relacionadas aos fabricantes brasileiros, quais sejam, Bridgestone, Continental, Goodyear, Michelin e Sumitomo, mantém unidades produtivas nos Estados Unidos, o que amplia a possibilidade de acesso a informações primárias de vendas no mercado interno norte-americano", foram apresentadas faturas de venda de uma única empresa (Bridgestone), sem qualquer justificativa para esse recorte.



162. Assim, pelos motivos apontados, considerou-se mais adequado e conservador, para fins de início de revisão, utilizar a metodologia do preço de exportação do produto similar dos EUA para outro país, qual seja, o México, principal destino dessas exportações, segundo dados do Comtrade:

Exportações de Pneus de Carga dos EUA (P5)		
País de Destino	Valor US\$ FOB	kg
México	690.457.542	151.514.795
Canadá	625.609.184	136.931.643
Alemanha	87.664.822	19.268.123
Austrália	22.718.166	4.938.354
Israel	19.799.640	4.360.713
Colômbia	12.614.790	2.757.777
Emirados Árabes	10.670.329	2.346.677
França	10.274.258	2.251.724
China	7.499.173	1.637.123
Brasil	7.241.138	1.577.617
Demais	82.691.923	18.101.073
Total	1.577.240.965	345.685.618

163. Dessa forma, para estimar o valor normal da China dividiu-se o valor das exportações dos EUA para o México pela quantidade em quilogramas, o equivalente a US\$ 4,56/kg (quatro dólares estadunidenses e cinquenta e seis centavos por tonelada), na condição FOB.

164. Cabe ressaltar que a opção pela fonte estatística do Comtrade decorreu do fato de o Trade Map, à época da confecção deste documento, disponibilizar os dados detalhados de exportação dos EUA apenas em unidades, enquanto o banco de dados do Comtrade, também em quilogramas, unidade de medida utilizada para a cobrança do direito antidumping sobre as importações de pneus de carga.

5.2.3. Do valor normal internado da China no mercado brasileiro para fins de início da revisão

165. Conforme dispõem o inciso I do § 3º do art. 107 do Decreto nº 8.058, de 2013, e o inciso I do art. 173 da Portaria SECEX nº 171, de 2022, na hipótese de ter havido apenas exportações do país ao qual se aplica a medida antidumping em quantidades não representativas durante o período de revisão, a probabilidade de retomada do dumping poderá ser determinada com base na comparação entre o valor normal médio internalizado no mercado brasileiro e o preço médio de venda do produto similar doméstico no mercado brasileiro, apurados para o período de revisão.

166. A partir do valor normal na condição FOB, apresentado no item anterior, apurou-se o valor normal médio internado no mercado brasileiro, por meio da adição das seguintes rubricas: frete internacional e seguro internacional, Imposto de Importação, Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) e despesas de internação da mercadoria no mercado brasileiro.

167. Os valores de frete e seguro internacionais foram obtidos a partir dos dados oficiais de importação fornecidos pela RFB.

168. Em seguida, ao valor normal na condição CIF foi somado o valor do Imposto de Importação, equivalente à alíquota de 16%, e do AFRMM, calculado por meio da multiplicação da alíquota vigente (8%) pelo valor do frete internacional.

169. Acerca das despesas de internação, considerou-se o percentual de 2,24% do valor CIF, calculado com base nas respostas de questionário de importador na revisão de final de período anterior, encerrada pela Resolução GECEX nº 176, de 19 de março de 2021.

170. Por fim, o valor CIF internado foi convertido de dólar estadunidense (US\$) para reais (R\$) utilizando-se a taxa média de câmbio de P5, calculada a partir de dados divulgados pelo Banco Central do Brasil (BACEN), respeitando-se as condições estabelecidas no art. 23 do Decreto nº 8.058, de 2013.

171. A tabela a seguir apresenta o cálculo realizado e o valor normal CIF internado da China.

Valor Normal CIF internado da China	
Valor Normal FOB (US\$/kg) (a)	[RESTRITO]

Frete internacional (US\$/kg) (b)	[RESTRITO]
Seguro internacional (US\$/kg) (c)	[RESTRITO]
Valor Normal CIF (US\$/kg) (d) = (a) + (b) + (c)	[RESTRITO]
Imposto de importação (US\$/kg) (e) = (d) x 16%	[RESTRITO]
AFRMM (US\$/kg) (f) = frete marítimo x 8%	[RESTRITO]
Despesas de internação (US\$/kg) (g) = (d) x 2,24%	[RESTRITO]
Valor Normal CIF internado (US\$/kg) (h) = (d) + (e) + (f) + (g)	[RESTRITO]
Taxa de câmbio (i)	5,70
Valor normal CIF internado (R\$/kg) (j) = (h) x (i)	[RESTRITO]

172. Assim, para fins de início de revisão, apurou-se o valor normal médio da China internado no mercado brasileiro de [RESTRITO].

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

173. Para fins da comparação com o valor normal médio internalizado, conforme previsão do inciso I do § 3º do art. 107 do Decreto nº 8.058, de 2013, utilizou-se o preço médio de venda de pneus de carga da indústria doméstica no mercado brasileiro referente ao período de análise de retomada/continuação de dumping (outubro de 2024 a setembro de 2025) obtido a partir dos dados de vendas reportados na petição. Para o seu cálculo, deduziram-se do preço bruto praticado pela indústria doméstica as seguintes rubricas: descontos e abatimentos, devoluções, frete interno e tributos. O faturamento líquido assim obtido foi dividido pelo volume de vendas líquido de devoluções.

Preço de venda do produto similar no mercado brasileiro (P5)		
Faturamento líquido (em mil R\$)	Volume (kg)	Preço médio (R\$/kg)
[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]

174. Assim, apurou-se o preço médio de venda do produto similar no mercado brasileiro de [RESTRITO], na condição ex fabrica.



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

175. Conforme já explicitado anteriormente, não houve exportações em quantidades significativas do produto sujeito à medida antidumping para o Brasil originárias da China durante o período de análise de continuação/retomada de dumping (outubro de 2024 a setembro de 2025). Assim, há que se verificar, para a China, a probabilidade de retomada do dumping com base, entre outros fatores, na comparação entre o valor normal médio dessa origem internado no mercado brasileiro e o preço médio de venda do produto similar doméstico no mesmo mercado, no período de análise de continuação/retomada de dumping, em atenção ao art. 107, § 3º, I, do Decreto nº 8.058, de 2013.

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

177. Apresenta-se, a seguir, o valor normal na condição CIF internado, o preço da indústria doméstica na condição ex fabrica, e a diferença entre ambos (em termos absolutos e relativos).

Comparação entre valor normal internado da China e preço médio da indústria doméstica			
Valor Normal CIF Internado (R\$/kg) [a]	Preço da Indústria Doméstica (R\$/kg) [b]	Diferença Absoluta (R\$/kg) [c] = [a] - [b]	Diferença Relativa (%) [d] = [c] / [b]
[RESTRITO]	[RESTRITO]	10,28	45,0%

178. Uma vez que o valor normal na condição CIF internado do produto originário da China superou o preço de venda da indústria doméstica, conclui-se que os produtores/ exportadores desse país necessitariam, a fim de conseguir competir no mercado brasileiro, praticar preço de exportação inferior ao seu valor normal e, por conseguinte, retomar a prática de dumping.

5.3. Da probabilidade de retomada de dumping da Coreia do Sul para efeito de início da revisão

5.3.1. Do valor normal da Coreia do Sul

179. Recorda-se que a peticionária informou não ter sido possível obter informações dos preços praticados para pneus de carga nos mercados internos dos países objeto do pleito, de forma que apresentou informações para a construção do valor normal para cada um dos países.

180. Contudo, como já mencionado no item 5.2.2.3, considerando a impossibilidade de confirmar os coeficientes técnicos fornecidos pela peticionária, seja por divergência de metodologia, falta de comprovação dos dados ou recusa em fornecer os dados necessários, considerou-se que não há, para fins de início de revisão, elementos suficientes disponíveis e adequados para a construção do valor normal.

181. Dessa forma, o valor normal da Coreia do Sul, para fins de início da presente revisão, foi obtido a partir do preço de exportação da Coreia do Sul para outro país, qual seja, os EUA, principal destino das exportações, no período de análise de retomada/continuação de dumping (outubro de 2024 a setembro de 2025), para a subposição SH 4011.20, que classifica os pneus novos para ônibus ou caminhões, por meio da ferramenta Trade Map:

Exportações de Pneus de Carga da Coreia do Sul (P5)		
País de Destino	Valor US\$ FOB	kg
EUA	281.566.000,00	63.704.068,00
México	43.193.000,00	12.820.631,00
Turquia	27.780.000,00	9.317.787,00
Itália	30.389.000,00	7.852.618,00
Alemanha	27.551.000,00	6.454.534,00
Arábia Saudita	20.696.000,00	6.072.554,00
Austrália	18.401.000,00	5.849.336,00
Reino Unido	20.300.000,00	4.592.308,00
Rússia	15.621.000,00	4.181.301,00
Países Baixos	22.704.000,00	3.973.525,00
Demais	180.901.000,00	45.797.200,00
Total	689.102.000,00	170.615.862,00



182. Desse modo, para fins de início da revisão, para estimar o valor normal da Coreia do Sul dividiu-se o valor das exportações da Coreia do Sul para os EUA pela quantidade em quilogramas, o equivalente a US\$ 4,42/kg (quatro dólares estadunidenses e quarenta e dois centavos por quilograma), na condição FOB.

183. Cabe ressaltar que tanto o Trade Map quanto o Comtrade disponibilizam os dados de exportação da Coreia do Sul em quilogramas. A opção pela fonte estatística do Trade Map decorreu do fato de o Comtrade, à época da confecção deste documento, disponibilizar os dados detalhados de exportação da Coreia do Sul somente até 2024, enquanto o Trade Map os disponibiliza para P5.

5.3.2. Do valor normal da Coreia do Sul internado no mercado brasileiro para fins de início de revisão

184. Conforme dispõem o inciso I do § 3º do art. 107 do Decreto nº 8.058, de 2013, e o inciso I do art. 173 da Portaria SECEX nº 171, de 2022, na hipótese de ter havido apenas exportações do país ao qual se aplica a medida antidumping em quantidades não representativas durante o período de revisão, a probabilidade de retomada do dumping poderá ser determinada com base na comparação entre o valor normal médio internalizado no mercado brasileiro e o preço médio de venda do produto similar doméstico no mercado brasileiro, apurados para o período de revisão.

185. Seguindo a mesma metodologia utilizada para a internalização do valor normal da China, a tabela a seguir apresenta o cálculo realizado e o valor normal CIF internado da Coreia do Sul.

Valor Normal CIF internado da Coreia do Sul	
Valor Normal FOB (US\$/kg) (a)	[RESTRITO]
Frete internacional (US\$/kg) (b)	[RESTRITO]

Seguro internacional (US\$/kg) (c)	[RESTRITO]
Valor Normal CIF (US\$/kg) (d) = (a) + (b) + (c)	[RESTRITO]
Imposto de importação (US\$/kg) (e) = (d) x 16%	[RESTRITO]
AFRMM (US\$/kg) (f) = frete marítimo x 8%	[RESTRITO]
Despesas de internação (US\$/kg) (g) = (d) x 2,24%	[RESTRITO]
Valor Normal CIF internado (US\$/kg) (h) = (d) + (e) + (f) + (g)	[RESTRITO]
Taxa de câmbio (i)	5,70
Valor normal CIF internado (R\$/kg) (j) = (h) x (i)	[RESTRITO]

186. Assim, para fins de início de revisão, apurou-se o valor normal médio da Coreia do Sul internado no mercado brasileiro de [RESTRITO].

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

187. Para fins da comparação com o valor normal médio internalizado, conforme previsão do inciso I do § 3º do art. 107 do Decreto nº 8.058, de 2013, utilizou-se o preço médio de venda de pneus de carga da indústria doméstica no mercado brasileiro referente ao período de análise de retomada/continuação de dumping (outubro de 2024 a setembro de 2025) obtido a partir dos dados de vendas reportados na petição. Para o seu cálculo, deduziram-se do preço bruto praticado pela indústria doméstica as seguintes rubricas: descontos e abatimentos, devoluções, frete interno e tributos. O faturamento líquido assim obtido foi dividido pelo volume de vendas líquido de devoluções.

Preço de venda do produto similar no mercado brasileiro (P5)		
Faturamento líquido (em mil R\$)	Volume (kg)	Preço médio (R\$/kg)
[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]

188. Assim, apurou-se o preço médio de venda do produto similar no mercado brasileiro de [RESTRITO], na condição ex fabrica.

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

189. Conforme já explicitado anteriormente, não houve exportações em quantidades significativas do produto sujeito à medida antidumping para o Brasil originárias da Coreia do Sul durante o período de análise de continuação/retomada de dumping (outubro de 2024 a setembro de 2025). Assim, há que se verificar, para a Coreia do Sul, a probabilidade de retomada do dumping com base, entre outros fatores, na comparação entre o valor normal médio dessa origem internado no mercado brasileiro e o preço médio de venda do produto similar doméstico no mesmo mercado, no período de análise de continuação/retomada de dumping, em atenção ao art. 107, § 3º, I, do Decreto nº 8.058, de 2013.

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

191. Apresenta-se, a seguir, o valor normal na condição CIF internado, o preço da indústria doméstica na condição ex fabrica, e a diferença entre ambos (em termos absolutos e relativos).

Comparação entre valor normal internado da Coreia do Sul e preço médio da indústria doméstica			
Valor Normal CIF Internado (R\$/kg)	Preço da Indústria Doméstica (R\$/kg)	Diferença Absoluta (R\$/kg)	Diferença Relativa (%)
[a]	[b]	[c] = [a] - [b]	[d] = [c] / [b]
[RESTRITO]	[RESTRITO]	9,10	39,8%

192. Uma vez que o valor normal na condição CIF internado do produto originário da Coreia do Sul superou o preço de venda da indústria doméstica, conclui-se que os produtores/exportadores desse país necessitariam, a fim de conseguir competir no mercado brasileiro, praticar preço de exportação inferior ao seu valor normal e, por conseguinte, retomar a prática de dumping.

5.4. Da probabilidade de retomada de dumping do Japão para efeito de início da revisão

5.4.1. Do valor normal do Japão

193. Recorda-se que a peticionária informou não ter sido possível obter informações dos preços praticados para pneus de carga nos mercados internos dos países objeto do pleito, de forma que apresentou informações para a construção do valor normal para cada um dos países.

194. Contudo, como já mencionado no item 5.2.2.3, considerando a impossibilidade de confirmar os coeficientes técnicos fornecidos pela peticionária, seja por divergência de metodologia, falta de comprovação dos dados ou recusa em fornecer os dados necessários, considerou-se que não há, para fins de início de revisão, elementos suficientes disponíveis e adequados para a construção do valor normal.

195. Dessa forma, o valor normal do Japão, para fins de início da presente revisão, foi obtido a partir do preço de exportação do Japão para outro país, qual seja, os EUA, principal destino das exportações, no período de análise de retomada/continuação de dumping (outubro de 2024 a setembro de 2025), para a subposição SH 4011.20, que classifica os pneus novos para ônibus ou caminhões, por meio da ferramenta Trade Map:

Exportações de Pneus de Carga do Japão (P5)		
País de Destino	Valor US\$ FOB	kg
EUA	579.881.000,00	133.752.423,00
Emirados Árabes	63.239.000,00	17.678.732,00
Arábia Saudita	63.736.000,00	16.943.459,00
Egito	34.181.000,00	10.185.138,00
Austrália	34.345.000,00	9.831.201,00
Canadá	25.224.000,00	5.235.075,00
Líbia	18.534.000,00	4.911.143,00
África do Sul	14.799.000,00	4.671.772,00
Alemanha	16.800.000,00	4.566.333,00
Indonésia	12.349.000,00	4.392.746,00
Demais	240.980.000,00	65.364.148,00
Total	1.104.068.000,00	277.532.170,00



196. Desse modo, para fins de início da revisão, para estimar o valor normal do Japão dividiu-se o valor das exportações do Japão para os EUA pela quantidade em quilogramas, o equivalente a US\$ 4,34/kg (quatro dólares estadunidenses e trinta e quatro centavos por quilograma), na condição FOB.

197. Cabe ressaltar que tanto o Trade Map quanto o Comtrade disponibilizam os dados de exportação do Japão em quilogramas para o período que compreende P5 com resultados muito próximos, com diferença apenas na terceira casa decimal.

5.4.2. Do valor normal do Japão internado no mercado brasileiro para fins de início de revisão

198. Conforme dispõem o inciso I do § 3º do art. 107 do Decreto nº 8.058, de 2013, e o inciso I do art. 173 da Portaria SECEX nº 171, de 2022, na hipótese de ter havido apenas exportações do país ao qual se aplica a medida antidumping em quantidades não representativas durante o período de revisão, a probabilidade de retomada do dumping poderá ser determinada com base na comparação entre o valor normal médio internalizado no mercado brasileiro e o preço médio de venda do produto similar doméstico no mercado brasileiro, apurados para o período de revisão.

199. Seguindo a mesma metodologia utilizada para a internalização do valor normal da China, a tabela a seguir apresenta o cálculo realizado e o valor normal CIF internado do Japão.

Valor Normal FOB (US\$/kg) (a)	[RESTRITO]
Frete internacional (US\$/kg) (b)	[RESTRITO]
Seguro internacional (US\$/kg) (c)	[RESTRITO]
Valor Normal CIF (US\$/kg) (d) = (a) + (b) + (c)	[RESTRITO]
Imposto de importação (US\$/kg) (e) = (d) x 16%	[RESTRITO]
AFRMM (US\$/kg) (f) = frete marítimo x 8%	[RESTRITO]
Despesas de internação (US\$/kg) (g) = (d) x 2,24%	[RESTRITO]

Valor Normal CIF internado (US\$/kg) (h) = (d) + (e) + (f) + (g)	[RESTRITO]
Taxa de câmbio (i)	5,70
Valor normal CIF internado (R\$/kg) (j) = (h) x (i)	[RESTRITO]

200. Assim, para fins de início de revisão, apurou-se o valor normal médio do Japão internado no mercado brasileiro de [RESTRITO].

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

201. Para fins da comparação com o valor normal médio internalizado, conforme previsão do inciso I do § 3º do art. 107 do Decreto nº 8.058, de 2013, utilizou-se o preço médio de venda de pneus de carga da indústria doméstica no mercado brasileiro referente ao período de análise de retomada/continuação de dumping (outubro de 2024 a setembro de 2025) obtido a partir dos dados de vendas reportados na petição. Para o seu cálculo, deduziram-se do preço bruto praticado pela indústria doméstica as seguintes rubricas: descontos e abatimentos, devoluções, frete interno e tributos. O faturamento líquido assim obtido foi dividido pelo volume de vendas líquido de devoluções.

Preço de venda do produto similar no mercado brasileiro (P5)		
Faturamento líquido (em mil R\$)	Volume (kg)	Preço médio (R\$/kg)
[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]

202. Assim, apurou-se o preço médio de venda do produto similar no mercado brasileiro de [RESTRITO], na condição ex fabrica.

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

203. Conforme já explicitado anteriormente, não houve exportações em quantidades significativas do produto sujeito à medida antidumping para o Brasil originárias do Japão durante o período de análise de continuação/retomada de dumping (outubro de 2024 a setembro de 2025). Assim, há que se verificar, para o Japão, a probabilidade de retomada do dumping com base, entre outros fatores, na comparação entre o valor normal médio dessa origem internado no mercado brasileiro e o preço médio de venda do produto similar doméstico no mesmo mercado, no período de análise de continuação/retomada de dumping, em atenção ao art. 107, § 3º, I, do Decreto nº 8.058, de 2013.

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

205. Apresenta-se, a seguir, o valor normal na condição CIF internado, o preço da indústria doméstica na condição ex fabrica, e a diferença entre ambos (em termos absolutos e relativos).

Comparação entre valor normal internado da Coreia do Sul e preço médio da indústria doméstica			
Valor Normal CIF Internado (R\$/kg) [a]	Preço da Indústria Doméstica (R\$/kg) [b]	Diferença Absoluta (R\$/kg) [c] = [a] - [b]	Diferença Relativa (%) [d] = [c] / [b]
[RESTRITO]	[RESTRITO]	9,37	41,0%

206. Uma vez que o valor normal na condição CIF internado do produto originário do Japão superou o preço de venda da indústria doméstica, conclui-se que os produtores/exportadores desse país necessitariam, a fim de conseguir competir no mercado brasileiro, praticar preço de exportação inferior ao seu valor normal e, por conseguinte, retomar a prática de dumping.

5.5. Da continuação do dumping da Tailândia para efeito de início da revisão

5.5.1. Do valor normal da Tailândia

207. Recorda-se que a peticionária informou não ter sido possível obter informações dos preços praticados para pneus de carga nos mercados internos dos países objeto do pleito, de forma que apresentou informações para a construção do valor normal para cada um dos países.



208. Contudo, como já mencionado no item 5.2.2.3, considerando a impossibilidade de confirmar os coeficientes técnicos fornecidos pela peticionária, seja por divergência de metodologia, falta de comprovação dos dados ou recusa em fornecer os dados necessários, considerou-se que não há, para fins de início de revisão, elementos suficientes disponíveis e adequados para a construção do valor normal.

209. Dessa forma, o valor normal da Tailândia, para fins de início da presente revisão, foi obtido a partir do preço de exportação da Tailândia para outro país, qual seja, os EUA, principal destino das exportações, no período de análise de retomada/continuação de dumping (outubro de 2024 a setembro de 2025), para a subposição SH 4011.20, que classifica os pneus novos para ônibus ou caminhões, por meio da ferramenta Trade Map:

Exportações de Pneus de Carga da Tailândia (P5)		
País de Destino	Valor US\$ FOB	Unidades
EUA	1.293.057.000,00	16.230.159,0
Austrália	147.676.000,00	1.257.804,0
Vietnã	91.259.000,00	746.595,0
Alemanha	76.300.000,00	799.056,0
Rússia	75.197.000,00	495.183,0
Indonésia	64.029.000,00	372.451,0
Arábia Saudita	58.357.000,00	494.824,0
Coreia do Sul	57.869.000,00	365.866,0
Reino Unido	51.662.000,00	530.555,0
Japão	51.115.000,00	379.433,0
Demais	874.914.000,00	8.947.532,0
Total	2.841.428.000,00	437.724,0

210. Ressalte -se que o Trade Map disponibiliza os dados de exportação da Tailândia somente em unidades. Já o Comtrade, em unidades e quilogramas, porém, à época da confecção deste documento, o período disponível para consulta se limitou a fevereiro de 2025.



211. Para converter os dados de exportação da Tailândia para os EUA de unidades em quilogramas constantes do Trade Map, recorreu-se às informações do Comtrade para 2024, detalhadas a seguir:

Exportações de Pneus de Carga da Tailândia para os EUA (2024)			
País de Destino	kg	Unidades	Conversão unidade/kg
EUA	381.246.312,0	11.559.779,0	32,98

212. Aplicando esse fator de conversão aos dados do Trade Map em P5, estima-se que as exportações da Tailândia para os EUA nesse período equivaleram a 535.277.383,9kg.

Valor Normal da Tailândia		
Valor FOB (US\$)	Volume (kg)	Preço de Exportação FOB (US\$/kg)
1.293.057.000,00	535.277.383,9	2,42

213. Desse modo, para fins de início da revisão, apurou-se o valor normal para os pneus de carga originários da Tailândia de US\$ 2,42/kg (dois dólares estadunidenses e quarenta e dois centavos por quilograma), na condição FOB.

5.5.2. Do preço de exportação da Tailândia

214. Para fins de apuração do preço de exportação de pneus de carga da Tailândia para o Brasil, foram consideradas as respectivas exportações destinadas ao mercado brasileiro efetuadas no período de análise de retomada/continuação de dumping, ou seja, entre outubro de 2024 a setembro de 2025.

215. As informações referentes aos preços de exportação foram apuradas tendo por base os dados detalhados das importações brasileiras, disponibilizados pela Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil (RFB), do Ministério da Fazenda, na condição FOB, excluindo-se as importações de produtos identificados como não sendo o produto objeto desta revisão.

Preço de Exportação da Tailândia		
Valor FOB (US\$)	Volume (kg)	Preço de Exportação FOB (US\$/kg)
[RESTRITO]	[RESTRITO]	2,02

216. Desse modo, dividindo-se o valor total FOB das importações do produto sujeito à medida antidumping, no período de análise de indícios de continuação/retomada de dumping, pelo respectivo volume importado, em quilogramas, apurou-se o preço de exportação da Tailândia de US\$ 2,02/kg (dois dólares estadunidenses e dois centavos por quilograma).

5.5.3. Da margem de dumping da Tailândia

217. A margem absoluta de dumping é definida como a diferença entre o valor normal e o preço de exportação, e a margem relativa de dumping se constitui na razão entre a margem de dumping absoluta e o preço de exportação.

218. Apresentam-se a seguir as margens de dumping absoluta e relativa apuradas para a Tailândia, para fins de início desta revisão.

Margem de Dumping - Tailândia			
Valor Normal (US\$/kg)	Preço de Exportação (US\$/kg)	Diferença Absoluta (US\$/kg)	Diferença Relativa (%)
[a]	[b]	[c] = [a] - [b]	[d] = [c] / [b]
2,42	2,02	0,39	19,5%

219. Assim, para fins de início desta revisão, apurou-se que a margem de dumping da Tailândia alcançou US\$ 0,39/kg (trinta e nove centavos de dólares estadunidenses), na condição ex fabrica.

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

220. Ante o exposto, concluiu-se, para fins de início da atual revisão de final de período que, caso a medida antidumping em vigor seja extinta, há indícios de que, muito provavelmente, haverá a continuação da prática de dumping nas exportações da Tailândia para o Brasil de pneus de carga.

221. Ademais, uma vez que o valor normal internado da China, Coreia do Sul e do Japão se mostrou superior ao preço médio de venda do produto similar doméstico, considerou-se, para fins de início da revisão, existir indício de probabilidade de retomada de prática de dumping nas exportações de pneus de carga desses países para o Brasil, na hipótese de não prorrogação do direito antidumping, visto que seus produtores/exportadores, de forma a serem competitivos no mercado brasileiro, necessitariam praticar preços inferiores ao valor normal nas suas exportações do produto investigado para o Brasil.

5.7. Do desempenho dos produtores/exportadores

222. Para fins de avaliação do potencial exportador das origens investigadas a peticionária citou as estimativas de capacidade instalada constantes da publicação Tire Business 2024, de acordo com a qual a China contaria com capacidade instalada de [CONFIDENCIAL]de unidades por ano e a Coreia do Sul com [CONFIDENCIAL] milhões de unidades por ano.

223. A capacidade instalada no Japão e na Tailândia foi estimada em diferentes unidades de medida, quilogramas/toneladas e unidades, como segue:

Capacidade Instalada - Tailândia

FIGURA [CONFIDENCIAL]

Capacidade Instalada - Japão

FIGURA [CONFIDENCIAL]

224. Em virtude da utilização de distintas unidades de medida para a mensuração da capacidade instalada dos produtores listado na publicação, a peticionária recorreu ao fator de conversão correspondente à média simples do peso dos pneus de aro 22,5 (modelo mais representativo da produção doméstica) resultando em [CONFIDENCIAL]kg por unidade.

225. Contudo, considerou-se mais apropriado estimar o peso médio dos pneus exportados pelas origens investigadas com base nas informações de exportações totais desses países para o mundo em 2024, ano da referida publicação, conforme segue.

Exportações Totais de Pneus de Carga - Origens Investigadas (2024)			
País	kg	Unidades	Conversão unidade/kg
China	4.589.351.907,0	126.641.108,0	36,24
Coreia do Sul	172.132.222,3	4.202.604,0	40,96
Japão	250.253.185,0	6.408.961,0	39,05
Tailândia	1.003.974.389,5	28.689.770,0	34,99

226. Dessa maneira, a capacidade instalada estimada na China seria equivalente a [CONFIDENCIAL]toneladas, ou seja, a [CONFIDENCIAL]vezes o tamanho do mercado brasileiro em P5.

227. Em relação à capacidade de produção chinesa, a ANIP ainda ponderou que, apesar de constar [CONFIDENCIAL] produtoras de pneus de carga na China na publicação em tela, no âmbito da revisão de final de período de direito aplicado pelos EUA teriam sido identificados 270 possíveis produtores desse tipo de pneu, o que evidenciaria a elevada capacidade produtiva instalada em território chinês.

228. Ainda de acordo com a publicação Tire Business, a China possui empresas de pneumáticos que figuraram entre as maiores produtoras mundiais em 2023, sendo [CONFIDENCIAL] empresas listadas dentre as 75 maiores fabricantes de pneus do mundo.

229. A peticionária identificou novas fábricas e expansões, conversões de projetos, entre outros, de 2017 e 2024 e destacou os seguintes projetos:

Plant opening - Linglong - March 2023- Planned \$767 million Lu'an City Anhui Province, million annual tire plant, 12 million PVLTs, 2 million TBRs; recycle; construction work start April, all phases complete 2029. Expansion Hankook 2023-TBR 15 percent output at Chongqing to 1.04 million units annually. Plant opening Giti 2023-Giti broke ground at the new multimillion dollar Anhui site in September 2023. At full capacity circa 2026 reports indicate annual capacity for 20 million car tires and 2.6 million truck-bus tires. Expansion Double Coin 2023-Smart TBR project 2023; current plant output of 2.5 million TBRs annually.



230. A ANIP também apontou investimentos recentes realizados no setor de pneus de carga na China: Junho de 2021: "Chinese tire maker Jiangsu General Science Technology Co. Ltd. (JGST) has disclosed plans to build a plant in Anqing, Anhui Province, initially for truck/bus tires".

Dezembro de 2022: "Some of the newly announced manufacturing facility projects include Giti Tire's \$1.1 billion project to move one of its five tire plants to Changfeng, Anhui; Guizhou Tyre's \$310 million truck and OTR tire project in Guizhou, Guiyang; Jiangsu General Science's \$472 million project in Anqing, Anhui; Shandong Linglong's \$950 million factory in Tongchuan, Shaanxi; and Sailun's \$142 million project in Weifang".

Junho de 2024: "On July 12, Ningbo Avon Trading Co., Ltd. signed the "Annual production of 6 million high-performance green and environmentally friendly semi-steel tire project". The project has a total investment of 1.8 billion yuan and is located in Huaibei High-tech Zone, Anhui Province. It is expected to start construction within the year. The Jiangsu Huaian Kubison Tire project plans to invest 10 billion yuan to build an annual production capacity of 30 million sets of high-end semi-steel radial tires and 3.5 million sets of all-steel radial tires. The project will be built in two phases with a total land area of 645,403 square meters and the project has already started. A major project with a total investment of 1.2 billion yuan in Xinluo District, Longyan City, Fujian Province -- Fujian Junchi all-steel radial tire project was successfully signed in February this year. It is currently in the land approval stage and is expected to complete the land supply work before the end of August".

231. A ANIP ainda assinalou que produtores chineses estariam voltados à exportação:

Janeiro de 2024: "The tire industry's booming start of 2024 mirrors a positive "turnaround" in the export situation for the year".

Maio de 2025: "Sailun's revenue exceeded 30 billion yuan in 2024. In 2024, Chinese tyre manufacturer Sailun achieved over 30 billion yuan in revenues, reaching 31.8 billion yuan (about £3.32 billion; €3.95 billion). In comparison, Sailun's revenue in 2022 was 21.9 billion yuan (about £2.29 billion; €2.72 billion). The company took two years to increase its revenue by about 10 billion yuan. In 2024, Sailun produced 74,811,100 tyres and sold 72,155,800 tyres. Regarding its tyre sales revenue composition, about 24.1 per cent came from the Chinese market and 75.9 per cent from overseas markets."

232. A capacidade instalada da Coreia do Sul equivaleria a [CONFIDENCIAL] toneladas, ou seja, [CONFIDENCIAL] vezes o tamanho do mercado brasileiro em P5.

233. Segundo a ANIP, a indústria de pneus da Coreia do Sul seria liderada por grandes fabricantes como Hankook, Kumho e Nexen, que se destacariam pela alta capacidade de produção do produto objeto da revisão. A Hankook, por exemplo, possuiria oito plantas de produção que juntas fabricariam mais de 100 milhões de pneus de carga anualmente, o que a colocaria entre as sete maiores fabricantes de pneus de carga do mundo.

234. Além disso, a peticionária destacou que, de acordo com a publicação Tire Business, as produtoras de pneus de carga sul-coreanas figurariam entre as maiores produtoras em 2023, a exemplo das empresas [CONFIDENCIAL], ambas as empresas seriam produtoras e exportadoras identificadas na presente revisão. A ANIP também ressaltou o crescimento da empresa [CONFIDENCIAL].

235. A peticionária aportou notícia do The Korea Times de acordo com a qual a planta realocada da empresa Kumho Tire "will produce some 5.3 million tires each year starting in 2028. The management also said it will resume tire production at the factory in Gwangju by the end of this year, with a daily capacity of 6,000 tires".

236. Essa empresa também teria projeto de "construct a new 5.3 million tyre capacity plant at the Bitgreen Industrial Complex in Hampyeong, South Korea, having confirmed an investment of 660.9 Korean won (approximately £340 million) for the facility's first phase. Kumho Tire CEO Jeong Il-taek signed the investment agreement with South Jeolla Province and Hampyeong County in December 2025. The company added that the plant would come online in 2027, becoming fully operational in 2028".

237. A ANIP evidenciou que de acordo com a Tire Business a empresa sul-coreana [CONFIDENCIAL], evidenciando sua capacidade de se manter competitiva frente aos avanços e investimentos de concorrentes no setor.

238. A peticionária ressaltou os resultados financeiros expressivos da empresa sul-coreana Hankook Tire & Technology Co. Ltd. que alcançou receita de pouco mais de US\$ 6,4 bilhões em 2024, representando um aumento de 5,3% em relação ao ano anterior.

239. Por fim, a ANIP aportou informações do relatório Grand View Research segundo o qual o mercado sul-coreano de pneus radiais para caminhão e ônibus ("truck & bus radial") em 2024 teria obtido receita de US\$ 534,7 milhões. Esse mesmo relatório estimou que a Coreia do Sul teria representado 2,7% da receita global de pneus radiais para caminhão e ônibus em 2024.

240. Convertendo as informações de capacidade instalada do Japão e da Tailândia que estão em unidades para quilogramas, conforme fator de conversão do quadro anterior, verificou-se capacidade instalada anual de [CONFIDENCIAL] toneladas e de [CONFIDENCIAL] toneladas, respectivamente. Logo, a capacidade instalada do Japão corresponderia a [CONFIDENCIAL] vezes o mercado brasileiro em P5 e a da Tailândia, [CONFIDENCIAL] vezes.

241. A ANIP ponderou que o Japão teria mantido padrão consistente de produção em larga escala que estaria associado a investimentos periódicos na ampliação de sua capacidade produtiva. Exemplo disso seria o investimento anunciado em 2024 pela empresa Yokohama Rubber Co. de ¥3,8 bilhões, aproximadamente US\$ 24,65 milhões, para expandir em 35% a capacidade de sua fábrica de Mishima, dedicada à produção de pneus de 18 ou mais polegadas.

242. A peticionária alegou que a Tailândia seria um dos principais hubs de produção de pneus na Ásia, beneficiando-se de sua posição como o maior produtor de borracha natural do mundo.

243. Para fins de avaliação do potencial exportador das origens investigadas, a peticionária apresentou dados de exportação dos produtos classificados no código tarifário 4011.20 do SH disponíveis na plataforma Trade Map para o período de análise de dano. No entanto, como essa plataforma



disponibiliza as informações da Tailândia em unidades, diferentemente das outras origens cujos dados são disponibilizados em quilogramas, a peticionária recorreu a fator de conversão baseado em informações da indústria doméstica.

244. Para evitar a necessidade de conversão em todos os períodos, decidiu-se utilizar a plataforma UN Comtrade Database, que fornece os dados de exportação das origens investigadas em quilogramas e unidades, para os períodos de P1 a P4. No entanto, não há dados completos de China, Coreia do Sul e Tailândia referentes a P5, até o momento da confecção do presente documento. Assim, os dados de P5 foram obtidos a partir da plataforma Trade Map, em quilogramas para China, Coreia do Sul e Japão. Com relação à Tailândia, em P5, a quantidade em unidades foi convertida para quilogramas considerando a proporção unidades/kg verificada no total das exportações da Tailândia em 2024, conforme explicitado no item 5.5.1.

[RESTRITO]

Volume exportado (t e nº índice de toneladas) - Subposição 4011.20 do SH					
Exportador	P1	P2	P3	P4	P5
China	3.698.576,9	4.103.886,3	4.451.493,9	4.552.704,1	4.816.419,3
Coreia do Sul	241.105,2	237.353,3	193.909,2	168.116,8	170.615,9
Japão	307.878,9	343.508,3	297.695,8	242.617,8	277.532,2
Tailândia	926.550,4	1.082.274,1	978.547,8	1.032.036,9	1.071.502,2
Total origens investigadas (a)	5.174.111,4	5.767.022,0	5.921.646,7	5.995.475,5	6.336.069,5
Total Mundo (b)	8.522.422,1	9.207.259,6	8.891.078,3	8.615.970,4	*
% = a/b	60,7%	62,6%	66,6%	69,6%	*
Mercado brasileiro (c)	100,0	108,7	106,4	118,5	105,4
% = a/c	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]
* Considerando a indisponibilidade de dados referentes a P5 para diversos países, não foi possível calcular o volume total de exportações mundiais em base comparável ao obtido nos demais períodos.					

245. Observa-se que as exportações das origens investigadas representaram em média 65% das exportações mundiais totais de pneus de carga e em média cerca de [RESTRITO] % do mercado brasileiro considerando o intervalo entre P1 e P4.

246. À luz do exposto, concluiu-se, para fins de início da revisão, que há indícios de elevado potencial da China, da Coreia do Sul, do Japão e da Tailândia para exportar pneus de carga para o Brasil, bem como perfil exportador propício para tanto, caso o direito antidumping em vigor não seja prorrogado.

5.8. Das alterações nas condições de mercado

247. O art. 107 c/c o inciso III do art. 103 do Decreto nº 8.058, de 2013, estabelece que, para fins de determinação de que a extinção do direito antidumping em vigor levaria muito provavelmente à continuação ou retomada de dumping à indústria doméstica, deve ser examinado se ocorreram eventuais alterações nas condições de mercado no país exportador, no Brasil ou em terceiros mercados, incluindo eventuais alterações na oferta e na demanda do produto similar.

248. Tendo em vista os argumentos apresentados na petição, não foram observadas alterações nas condições de mercado durante o período analisado.

5.9. Da aplicação de medidas de defesa comercial

249. O art. 107 c/c o inciso IV do art. 103 do Decreto nº 8.058, de 2013, estabelece que, para fins de determinação de que a extinção do direito antidumping em vigor levaria muito provavelmente à continuação ou retomada de dumping à indústria doméstica, deve ser examinado se houve a aplicação de medidas de defesa comercial sobre o produto similar por outros países e a consequente possibilidade de desvio de comércio para o Brasil.

250. Em pesquisa ao sítio eletrônico do Portal de Dados sobre Medidas de Defesa Comercial (Trade Remedies Data Portal) da Organização Mundial do Comércio (OMC), verificou-se que durante o período de análise de dano da presente revisão os pneus de carga originários da China estiveram sujeitos a



medidas antidumping aplicadas por diversos Membros da OMC, enquanto os pneus de carga originários da Tailândia estiveram sujeitos a medidas antidumping aplicadas pelos EUA e pelo Egito.

Medidas antidumping em vigor durante o período de análise de dano			
País que aplicou a medida	Medida em vigor desde	Produto	País exportador
Turquia	20/08/2005	New pneumatic tyres, of rubber (of a kind used on buses or lorries, of a kind used on agriculture or forestry vehicles and machines, of a kind used on construction or industrial handling vehicles and other new pneumatic tyres of rubber)	China
Armênia	18/12/2015	Commercial vehicle tyres	China
Cazaquistão			
Quirguistão			
Rússia			
Índia	18/09/2017 até 15/12/2022	New/unused pneumatic radial tyres with or without tubes and/or flap of rubber (including tubeless tyres) having nominal rim code above 16" used in buses and lorries/trucks	China
União Europeia	12/11/2018	New and retreaded tyres for buses or lorries	China
EUA	15/02/2019	Truck and bus tires	China
Reino Unido	01/01/2021	New and retreaded tyres for buses or lorries	China
Egito	03/03/2021	Tyres for buses and lorries	China e Tailândia
Botsuana	28/07/2023	New pneumatic tyres of rubber of a kind used on motor cars and on buses or lorries	China
Essuatíni			
Lesoto			
Namíbia			
África do Sul			
México	30/09/2024	Pneumatic tyres	China
EUA	17/12/2024	Truck and bus tires	Tailândia

5.10. Da conclusão dos indícios de continuação ou retomada do dumping

251. Ante o exposto, concluiu-se, para fins de início da atual revisão de final de período que, caso a medidas antidumping em vigor seja extinta, há indícios de que, muito provavelmente, haverá a continuação da prática de dumping nas exportações da China para o Brasil; e a retomada da prática de dumping nas exportações da Coreia do Sul, do Japão e da Tailândia para o Brasil.

6. DAS IMPORTAÇÕES E DO MERCADO BRASILEIRO

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

253. Assim, para efeito da análise relativa à determinação do início da revisão, considerou-se, de acordo com o § 4º do art. 48 do Decreto nº 8.058, de 2013, o período de outubro de 2020 a setembro de 2025, dividido da seguinte forma:

- P1 - outubro de 2020 a setembro de 2021;
- P2 - outubro de 2021 a setembro de 2022;
- P3 - outubro de 2022 a setembro de 2023;
- P4 - outubro de 2023 a setembro de 2024; e
- P5 - outubro de 2024 a setembro de 2025.

6.1. Das importações

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

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

256. Conforme explicado no item 1.3, o procedimento de avaliação de escopo encerrado por meio da Resolução GECEX nº 583, de 29 de abril de 2024 constatou a importação 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, chegando à conclusão de que tais importações estão sujeitas à aplicação do direito antidumping, embora sejam classificadas em outros subitens tarifários, elencados na tabela 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
8716	Reboques e semirreboques, para quaisquer veículos; outros veículos não autopropulsados; suas partes
8716.90	Partes
8716.90.90	Outros

257. Assim, também foram considerados na apuração dos valores e das quantidades de pneus de carga importados pelo Brasil em cada período as importações referentes aos subitens tarifários 8708.70.10, 8708.70.90 e 8716.90.90 da NCM, conforme dados fornecidos pela RFB.



258. Nesses subitens também são classificadas importações de outros produtos distintos do produto objeto da medida antidumping, de forma que também nessas importações se realizou a depuração das informações constantes dos dados oficiais.

259. Visando a tornar a análise do valor das importações mais uniforme, considerando que o frete e o seguro, dependendo da origem considerada, têm impacto relevante sobre o preço de concorrência entre os produtos ingressados no mercado brasileiro, a análise foi realizada em base CIF. [RESTRITO].

260. As tabelas seguintes apresentam os volumes, valores e preços CIF das importações totais de pneus de carga no período de análise de probabilidade de continuação ou retomada do dano à indústria doméstica.

Importações Totais (em kg) [RESTRITO]						
	P1	P2	P3	P4	P5	P1 - P5
Tailândia	100,0	60,2	141,8	222,8	217,5	[REST.]
China	100,0	337,7	247,2	247,5	14,8	[REST.]
Japão	100,0	120,7	111,4	40,6	14,0	[REST.]
Coreia do Sul	100,0	131,3	102,3	27,8	24,1	[REST.]
Total (sob análise)	100,0	60,2	141,8	222,8	217,5	[REST.]
Variação	-	73,2%	(6,4%)	(3,8%)	(54,0%)	[REST.]
Vietnã	100,0	190,8	378,5	451,8	448,8	[REST.]
Camboja	0,0	0,0	0,0	100,0	566,1	[REST.]
Índia	100,0	176,3	170,6	184,0	122,6	[REST.]
Malásia	100,0	178,6	307,5	443,8	72,3	[REST.]
Paquistão	0,0	0,0	100,0	213,1	236,5	[REST.]

Argentina	100,0	63,6	49,1	141,7	59,4	[REST.]
Indonésia	100,0	283,2	372,6	0,0	1604,5	[REST.]
França	100,0	88,8	76,4	22,7	79,5	[REST.]
Colômbia	100,0	336,9	856,7	216,0	262,6	[REST.]
Outras(*)	100,0	81,8	92,0	76,8	31,4	[REST.]
Total (exceto sob análise)	100,0	163,6	261,2	327,2	256,9	[REST.]
Variação	-	63,6%	59,7%	25,3%	(21,5%)	+156,9%
Total Geral	100,0	166,4	232,3	277,3	202,9	[REST.]
Variação	-	66,4%	39,6%	19,4%	(26,8%)	+102,9%
77						

261. Observou-se que o indicador de volume das importações brasileiras das origens sob revisão cresceu apenas no primeiro intervalo da série de análise (73,2%), tendo sofrido sucessivas diminuições nos intervalos subsequentes: 6,4% de P2 para P3, 3,8% de P3 para P4 e 54,0% de P4 para P5. Ao se considerar todo o período de análise, o indicador de volume das importações brasileiras das origens sob revisão decresceu 28,2% em P5, comparativamente a P1.

262. Com relação à variação de volume das importações brasileiras do produto de outras origens ao longo do período em análise, houve aumentos subsequentes até P4: de 63,6% de P1 para P2, de 59,7% de P2 para P3 e de 25,3% de P3 para P4. No último intervalo da série (P4-P5), houve queda de 21,5% para P5. Ao se considerar toda a série analisada, o volume das importações brasileiras de pneus de carga das demais origens apresentou aumento de 156,9%, considerado P5 em relação ao início do período avaliado (P1).

263. As importações brasileiras totais tiveram a tendência das demais origens: aumentos subsequentes até P4 e queda de P4 para P5. Considerando-se os extremos da série, a totalidade das importações brasileiras de pneus de carga apresentou aumento da ordem de 102,9%.

Valor das Importações Totais (em CIF USD x1.000) [RESTRITO]						
	P1	P2	P3	P4	P5	P1 - P5
Tailândia	100,0	79,2	144,4	198,7	192,8	[REST.]
China	100,0	399,0	223,7	210,5	15,5	[REST.]
Japão	100,0	130,6	112,3	39,0	14,1	[REST.]
Coreia do Sul	100,0	151,7	116,0	29,2	25,7	[REST.]
Total (sob análise)	100,0	79,2	144,4	198,7	192,8	[REST.]
Variação	-	88,8%	(20,0%)	(14,9%)	(48,8%)	[REST.]
Vietnã	100,0	229,1	393,3	447,6	425,3	[REST.]
Camboja	0,0	0,0	0,0	100,0	514,0	[REST.]
Índia	100,0	227,1	194,0	185,2	129,2	[REST.]
Malásia	100,0	208,3	307,5	420,7	70,0	[REST.]
Paquistão	0,0	0,0	100,0	197,5	213,3	[REST.]
Argentina	100,0	75,6	59,1	143,0	65,5	[REST.]
Indonésia	100,0	543,9	549,1	0,0	1791,8	[REST.]
França	100,0	83,9	77,9	27,5	115,9	[REST.]
Colômbia	100,0	458,9	1258,7	334,1	360,4	[REST.]
Outras(*)	100,0	92,0	113,6	90,6	37,8	[REST.]
Total (exceto sob análise)	100,0	192,5	266,5	310,6	235,5	[REST.]
Variação	-	92,5%	38,4%	16,6%	(24,2%)	+135,5%
Total Geral	100,0	191,5	236,1	262,7	190,8	[REST.]
Variação	-	91,5%	23,3%	11,3%	(27,4%)	+90,8%
Preço das Importações Totais (em CIF USD / kg) [RESTRITO]						
	P1	P2	P3	P4	P5	P1 - P5
Tailândia	100,0	131,5	101,8	89,2	88,7	[REST.]



China	100,0	118,2	90,5	85,1	104,4	[REST.]
Japão	100,0	108,2	100,8	96,0	100,6	[REST.]
Coreia do Sul	100,0	115,5	113,4	105,2	106,4	[REST.]
Total (sob análise)	100,0	131,5	101,8	89,2	88,7	[REST.]
Variação	-	9,0%	(14,5%)	(11,6%)	11,3%	[REST.]
Vietnã	100,0	120,1	103,9	99,1	94,8	[REST.]
Camboja	0,0	0,0	0,0	100,0	90,8	[REST.]
Índia	100,0	128,8	113,7	100,7	105,3	[REST.]
Malásia	100,0	116,7	100,0	94,8	96,8	[REST.]
Paquistão	0,0	0,0	100,0	92,7	90,2	[REST.]
Argentina	100,0	118,9	120,2	100,9	110,3	[REST.]
Indonésia	100,0	192,1	147,4	0,0	111,7	[REST.]
França	100,0	94,5	102,1	121,1	145,8	[REST.]
Colômbia	100,0	136,2	146,9	154,7	137,3	[REST.]
Outras(*)	100,0	112,5	123,6	117,9	120,5	[REST.]
Total (exceto sob análise)	100,0	117,7	102,0	94,9	91,6	[REST.]
Variação	-	17,7%	(13,3%)	(7,0%)	(3,5%)	(8,4%)
Total Geral	100,0	115,1	101,6	94,8	94,0	[REST.]
Variação	-	15,1%	(11,7%)	(6,8%)	(0,8%)	(6,0%)
(*) Outras origens: Alemanha, Bélgica, Canadá, Cingapura, Dinamarca, Egito, Equador, Espanha, EUA, Finlândia, Hong Kong, Irlanda, Itália, Luxemburgo, México, Mianmar, Peru, Polônia, República Eslovaca, República Tcheca, Sérvia, Taipé Chinês e Turquia.						

264. Observou-se que o indicador de valor CIF (mil US\$) das importações brasileiras das origens sob análise cresceu 88,8% de P1 para P2, tendo sofrido redução nos períodos subsequentes: de 20,0% de P2 para P3, de 14,9% de P3 a P4 e de 48,8% de P4 a P5. Ao se considerar todo o período de análise, o valor CIF (mil US\$) das importações brasileiras das origens sob análise diminuiu 34,1% em P5, comparativamente a P1.



265. Com relação à variação de valor CIF (mil US\$) das importações brasileiras de pneus para carga das outras origens ao longo do período em análise, houve aumentos sucessivos até P4: de 92,5% de P1 para P2, de 38,4% de P2 para P3 e de 16,6% de P3 para P4. No período seguinte, observou-se queda desse indicador na ordem de 24,2%. Ao se considerar toda a série analisada, o valor CIF (mil US\$) das importações brasileiras de pneus de carga das outras origens apresentou expansão de 135,5%, considerado P5 em relação ao início do período avaliado (P1).

266. Avaliando a variação de valor CIF (mil US\$) das importações totais brasileiras no período analisado, verificou-se aumento até P4: de 91,5% de P1 para P2, de 23,3% de P2 para P3 e de 11,3% de P3 para P4. Em seguida, foi registrada queda de 27,4% (de P4 para P5). Analisando-se todo o período, o valor CIF (mil US\$) total das importações brasileiras apresentou expansão da ordem de 90,8%, considerado P5 em relação a P1.

267. Observou-se que o indicador de preço médio (CIF US\$/kg) das importações brasileiras das origens sob revisão aumentou 9,0% de P1 para P2 e 11,3% de P4 para P5. Nos demais períodos, houve redução nos seguintes patamares: de 14,5% de P2 para P3 e de 11,6% de P3 para P4. Ao se considerar todo o período de análise, o preço médio (CIF US\$/kg) das importações brasileiras das origens investigadas revelou variação negativa de 8,2% em P5, comparativamente a P1.

268. Com relação à variação de preço médio (CIF US\$/kg) das importações brasileiras das outras origens ao longo do período em análise, observou-se aumento apenas de P1 a P2 (17,7%). Nos demais períodos houve sucessivas contrações: 13,3% de P2 para P3, 7,0% de P3 para P4 e de 3,5% de P4 para P5. Esse desempenho culminou na diminuição desse preço na ordem de 8,4% considerado P5 em relação ao início do período avaliado (P1).

269. O mesmo comportamento foi verificado na variação do preço médio das importações brasileiras totais de pneus de carga: aumento de P1 para P2 (15,1%) e quedas sucessivas nos demais períodos: 11,7% de P2 para P3, 6,8% de P2 para P3, 0,8% de P3 para P4 e 6,0% de P4 para P5. Analisando-se

todo o período, o preço médio das importações brasileiras totais apresentou contração da ordem de 6,0%, considerado P5 em relação a P1.

6.2. Do mercado brasileiro e da evolução das importações

270. Para dimensionar o mercado brasileiro de pneus de carga foram consideradas as quantidades vendidas no mercado interno pela indústria doméstica, reportadas pela peticionária, bem como as quantidades importadas apuradas com base nos dados de importação fornecidos pela RFB, apresentadas no item anterior.

Do Mercado Brasileiro, do Consumo Nacional Aparente e da Evolução das Importações (em kg) [RESTRITO]						
	P1	P2	P3	P4	P5	P1 - P5
Mercado Brasileiro						
Mercado Brasileiro {A+B+C}	100,0	108,7	106,4	118,5	105,4	[REST.]
Variação	-	8,7%	(2,2%)	11,4%	(11,1%)	[REST.]
A. Vendas Internas - Indústria Doméstica	100,0	93,5	81,5	86,4	81,0	[REST.]
Variação	-	(6,5%)	(12,8%)	6,0%	(6,3%)	[REST.]
B. Vendas Internas - Outras Empresas	100,0	110,2	85,4	94,4	104,2	[REST.]
Variação	-	10,2%	(22,5%)	10,6%	10,4%	[REST.]
C. Importações Totais	100,0	166,4	232,3	277,3	202,9	[REST.]
C1. Importações - Origens sob Análise	100,0	173,2	162,2	156,0	71,8	[REST.]
Variação	-	73,2%	(6,4%)	(3,8%)	(54,0%)	[REST.]
C2. Importações - Outras Origens	100,0	163,6	261,2	327,2	256,9	[REST.]
Variação	-	63,6%	59,7%	25,3%	(21,5%)	[REST.]
Participação no Mercado Brasileiro						
Participação das Vendas Internas da Indústria Doméstica {A/(A+B+C)}	100,0	86,0	76,6	72,9	76,8	[REST.]
Participação das Vendas Internas de Outras Empresas {B/(A+B+C)}	100,0	101,4	80,3	79,6	98,9	[REST.]
Participação das Importações Totais {C/(A+B+C)}	100,0	153,1	218,4	233,9	192,5	[REST.]
Participação das Importações - Origens sob Análise {C1/(A+B+C)}	100,0	159,3	152,5	131,7	68,1	[REST.]
Participação das Importações - Outras Origens {C2/(A+B+C)}	100,0	150,5	245,5	276,1	243,7	[REST.]
Consumo Nacional Aparente (CNA)						
CNA {A+B+C+D+E}	100,0	108,7	106,4	118,5	105,4	[REST.]
Variação	-	8,7%	(2,2%)	11,4%	(11,1%)	[REST.]
D. Consumo Cativo	100,0	57,1	58,9	51,1	33,1	[REST.]
Variação	-	(42,9%)	3,2%	(13,3%)	(35,2%)	[REST.]
E. Industrialização p/ Terceiros (Tolling)	-	-	-	-	-	-
Variação	-	-	-	-	-	-
Participação no Consumo Nacional Aparente (CNA)						
Participação das Vendas Internas ID {A/(A+B+C+D+E)}	100,0	86,0	76,6	72,9	76,8	[REST.]
Participação das Importações Totais {C/(A+B+C+D+E)}	100,0	153,1	218,4	233,9	192,5	[REST.]
Participação das Importações - Origens sob Análise {C1/(A+B+C)}	100,0	159,3	152,5	131,7	68,1	[REST.]
Participação das Importações - Outras Origens {C2/(A+B+C+D+E)}	100,0	150,5	245,5	276,1	243,7	[REST.]
Participação do Consumo Cativo {D/(A+B+C+D+E)}	100,0	52,5	55,4	43,1	31,4	[REST.]
Participação do Tolling {E/(A+B+C+D+E)}	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	[REST.]
Representatividade das Importações de Origens sob Análise						
Participação no Mercado Brasileiro {C1/(A+B+C)}	100,0	159,3	152,5	131,7	68,1	[REST.]
Variação	0,0%	275,6%	-31,8%	-96,8%	-295,2%	[REST.]
Participação no CNA {C1/(A+B+C+D+E)}	100,0	159,3	152,5	131,7	68,1	[REST.]



Variação	0,0%	275,6%	-31,8%	-96,8%	-295,2%	[REST.]
Participação nas Importações Totais [C1/C]	100,0	104,1	69,8	56,3	35,4	[REST.]
Variação	0,0%	119,8%	-1000,0%	-395,2%	-609,7%	[REST.]
F. Volume de Produção Nacional {F1+F2}	100,0	102,5	88,4	86,5	92,3	[REST.]
Variação	0,0%	2,5%	-13,8%	-2,1%	6,7%	[REST.]
F1. Volume de Produção - Indústria Doméstica	100,0	99,2	86,4	82,2	88,4	[REST.]
Variação	0,0%	-0,8%	-12,9%	-4,9%	7,5%	[REST.]
F2. Volume de Produção - Outras Empresas	100,0	112,8	94,6	100,4	104,9	[REST.]
Variação	0,0%	12,8%	-16,2%	6,2%	4,5%	[REST.]
Relação com o Volume de Produção Nacional [C1/F]	100,0	169,0	183,6	180,4	77,8	[REST.]
Variação	0,0%	345,1%	72,8%	-16,0%	-513,1%	[REST.]

271. Observou-se que o mercado brasileiro cresceu 8,7% de P1 para P2 e diminuiu no intervalo seguinte: 2,2% de P2 para P3. Já de P3 para P4, observou-se aumento de 11,4% seguido de queda de 11,1% de P4 para P5. Ao se considerar todo o período de análise, o mercado brasileiro cresceu 5,4% em P5, comparativamente a P1.

272. Observou-se que a participação das origens sob revisão no mercado brasileiro, ao se considerar os extremos da série analisada, diminuiu [RESTRITO] p.p. De P1 para P2, observou-se aumento de [RESTRITO] p.p., seguido de sucessivas retrações: [RESTRITO] p.p. de P2 para P3, [RESTRITO] p.p. de P3 para P4 e [RESTRITO] p.p. de P4 para P5

273. Com relação à variação de participação das importações das outras origens no mercado brasileiro ao longo do período em análise, verificou-se aumentos sucessivos até P4 (de [RESTRITO] p.p. de P1 para P2, de [RESTRITO] p.p. de P2 para P3 e de [RESTRITO] p.p. de P3 para P4), seguido de queda de [RESTRITO] p.p. de P4 para P5. Considerando os extremos da série, essa participação aumentou [RESTRITO] p.p.

274. Observou-se que a relação entre as importações das origens investigadas e a produção nacional de pneus de carga registrou aumento nos dois primeiros intervalos: [RESTRITO] p.p. de P1 a P2 e [RESTRITO] p.p. de P2 para P3. No demais períodos queda de [RESTRITO] p.p. de P3 para P4 e de [RESTRITO] p.p. de P4 para P5. Ao se considerar todo o período investigado, essa relação apresentou diminuição acumulada de [RESTRITO] p.p. de P1 a P5.

6.3. Da conclusão a respeito das importações

275. No período analisado, as importações sujeitas ao direito antidumping diminuíram:
- a) em termos absolutos, tendo passado de [RESTRITO] kg em P1 para [RESTRITO] kg em P5;
 - b) relativamente ao mercado brasileiro, dado que a participação dessas importações passou de [RESTRITO] % em P1 para [RESTRITO] % em P5; e
 - c) em relação à produção nacional, pois, em P1 representavam [RESTRITO] % desta produção e em P5 corresponderam a [RESTRITO] % do volume total produzido no país.

276. Diante desse quadro, constatou-se diminuição das importações das origens investigadas, em termos absolutos e em relação à produção nacional e ao mercado brasileiro.

277. As importações das origens sujeitas à medida foram realizadas a preços inferiores aos observados nas importações em todos os períodos. Em termos de volume, as importações das origens sujeitas à medida foram inferiores às das outras origens também em todos os períodos.

7. DOS INDICADORES DA INDÚSTRIA DOMÉSTICA

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

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



280. Como já demonstrado anteriormente, de acordo com o previsto no art. 34 do Decreto nº 8.058, de 2013, a indústria doméstica foi definida como a linha de produção de pneus de carga das empresas Bridgestone, Continental, Goodyear e Michelin. Dessa forma, os indicadores considerados neste documento refletem os resultados alcançados pela citada linha de produção.

281. Para uma adequada avaliação da evolução dos dados em moeda nacional, apresentados pela peticionária, atualizou-se os valores correntes com base no Índice de Preços ao Produtor Amplo - Origem - Produtos Industriais (IPA-OG-PI), da Fundação Getúlio Vargas, [RESTRITO].

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

283. Destaque-se que os indicadores econômico-financeiros apresentados neste documento são referentes exclusivamente à produção e às vendas da indústria doméstica de pneus de carga no mercado interno, salvo quando expressamente disposto de forma diversa.

7.1. Da evolução global da indústria doméstica

7.1.1. Dos indicadores de venda e de participação no mercado brasileiro e no consumo nacional aparente

284. A tabela a seguir apresenta, entre outras informações, as vendas da indústria doméstica de pneus de carga de fabricação própria, destinadas ao mercado interno, conforme informadas na petição. Cumpre ressaltar que as vendas são apresentadas líquidas de devoluções.

Dos Indicadores de Venda e Participação no Mercado Brasileiro e no Consumo Nacional Aparente (em kg) [CONFIDENCIAL] / [RESTRITO]						
	P1	P2	P3	P4	P5	P1 - P5
Indicadores de Vendas						
A. Vendas Totais da Indústria Doméstica	100,0	95,9	82,8	84,2	86,7	[REST.]
Variação	-	(4,1%)	(13,6%)	1,6%	3,0%	[REST.]
A1. Vendas no Mercado Interno	100,0	93,5	81,5	86,4	81,0	[REST.]
Variação	-	(6,5%)	(12,8%)	6,0%	(6,3%)	[REST.]
A2. Vendas no Mercado Externo	100,0	113,5	92,5	67,8	129,5	[REST.]
Variação	-	13,5%	(18,5%)	(26,7%)	90,9%	[REST.]
Mercado Brasileiro e Consumo Nacional Aparente (CNA)						
B. Mercado Brasileiro	100,0	108,7	106,4	118,5	105,4	[REST.]
Variação	-	8,7%	(2,2%)	11,4%	(11,1%)	[REST.]
C. CNA	100,0	108,7	106,4	118,5	105,4	[REST.]
Variação	-	8,7%	(2,2%)	11,4%	(11,1%)	[REST.]
Representatividade das Vendas no Mercado Interno						
Participação nas Vendas Totais {A1/A}	100,0	97,5	98,4	102,6	93,3	
Variação	0,0%	-218,8%	80,4%	369,6%	-817,6%	[REST.]
Participação no Mercado Brasileiro {A1/B}	100,0	86,0	76,6	72,9	76,8	[REST.]
Variação	0,0%	-874,5%	-584,0%	-234,0%	243,8%	[REST.]
Participação no CNA {A1/C}	100,0	86,0	76,6	72,9	76,8	[REST.]
Variação	0,0%	-874,5%	-583,9%	-234,0%	243,8%	[REST.]



285. As vendas totais de pneus de carga da indústria doméstica decresceram entre P1 e P2 (4,1%) e entre P2 e P3 (13,6%). Após esse período, aumentou 1,6% de P3 para P4 e 3,0% de P4 para P5. Considerando os extremos da série, essas vendas diminuíram 13,3%.

286. No que diz respeito às vendas destinadas ao mercado externo, a indústria doméstica apresentou aumento nesse indicador durante o período de revisão (29,5%), apesar de ter havido diminuição do volume exportado de P2 para P3 (18,5%) e de P3 para P4 (26,7%).

287. Observou-se que houve diminuição no volume de volume das vendas destinadas ao mercado interno pela indústria doméstica entre P1 e P5 (19,0%), apresentando aumento apenas entre P3 e P4 (6,0%) e reduções nos demais períodos: 6,5% de P1 para P2, de 12,8% de P2 para P3 e de 6,3% de P4 para

P5.

288. A demanda brasileira por pneus de carga apresentou expansão de P1 para P2 (8,7%), à qual se seguiu retração de 2,2% (de P2 para P3). Observou-se novo aumento de P3 para P4 (11,4%), seguido de queda de 11,1% de P4 para P5. Considerado o período de revisão, o mercado brasileiro apresentou crescimento de 5,4%.

289. Tendo em vista as tendências observadas para o mercado brasileiro e o volume de vendas da indústria doméstica nesse mercado, verificou-se que a participação dessas vendas no mercado brasileiro decresceu [RESTRITO] p.p., tendo alcançado [RESTRITO] % em P5, contra [RESTRITO] % em P1.

7.1.2. Dos indicadores de produção e capacidade e estoque

290. A empresa Michelin informou que o produto similar doméstico - pneus radiais para ônibus e caminhões, de aros 20", 22" e 22,5" - é produzido exclusivamente na planta da empresa localizada no bairro de Campo Grande, município do Rio de Janeiro, não havendo outras unidades fabris dedicadas à produção do item. A empresa destacou que as prensas de vulcanização não são totalmente dedicadas apenas aos aros cobertos pela revisão, podendo produzir outros aros dentro da categoria de pneus de ônibus e caminhões, embora toda a linha seja direcionada exclusivamente a essa família de produtos.

291. Nesse sentido, explicou que o processo produtivo dos pneus de carga envolve três fases principais: preparação do composto, construção da carcaça e vulcanização, com utilização de misturadores tipo banbury, extrusoras, calandras e prensas. Indicou que [CONFIDENCIAL].

292. No que diz respeito ao regime usual de produção, a Michelin informou que [CONFIDENCIAL]. Esclareceu que as paradas são [CONFIDENCIAL].

293. A respeito da determinação da capacidade instalada, a empresa detalhou que a capacidade nominal é calculada com base [CONFIDENCIAL]. Já a capacidade efetiva deriva da [CONFIDENCIAL].

294. A Michelin enfatizou que o principal limitador da capacidade produtiva se encontra na observação da [CONFIDENCIAL].

295. Sobre a subcontratação de serviços, a empresa esclareceu que esta [CONFIDENCIAL]. Com relação aos refugos, [CONFIDENCIAL].

296. Acerca do indicador de estoques, a Michelin afirmou que sua produção ocorre [CONFIDENCIAL], sendo que o volume mantido em estoque normalmente visa atender [CONFIDENCIAL].

297. Ainda, reportou que o controle de custo de produção segue o sistema [CONFIDENCIAL].

298. A Bridgestone informou que, durante o período da revisão, o produto similar foi produzido na planta de Santo André/SP. Ainda, o regime usual de produção são [CONFIDENCIAL].

299. Com relação à capacidade de produção, esta foi determinada pela [CONFIDENCIAL]. Nesse sentido, a capacidade produtiva, considerando o mix das medidas relacionadas na presente revisão, observou a jornada de trabalho real (considerando dias e turnos trabalhados efetivos), incluídas as perdas de eficiência inerentes ao processo (citam-se como exemplos: [CONFIDENCIAL]).

300. No que concerne o indicador de estoques, a Bridgestone informou que sua produção [CONFIDENCIAL].

301. Em relação ao controle de custos durante o processo produtivo, explicou que os registros de custo são feitos [CONFIDENCIAL].

302. A empresa Continental informou que o produto similar doméstico é fabricado na unidade matriz localizada em Camaçari/BA, a qual realiza atividades de fabricação, comércio, importação, exportação, montagem e distribuição de pneus e produtos automotivos. Esclareceu, ainda, que as unidades de Jundiaí/SP e Buenos Aires/Argentina desenvolvem atividades de comércio atacadista de pneumáticos novos, ao passo que a unidade de Macaé/RJ se dedica à fabricação e comercialização de mangueiras marítimas de borracha.

303. No que se refere ao processo produtivo, a Continental esclareceu que a fabricação dos pneus de carga pode ser dividida em três etapas principais: elaboração do composto de borracha, construção da carcaça e vulcanização. Informou que, na produção doméstica, são monitorados, entre



outros parâmetros, a temperatura, a amperagem e o tempo do ciclo no processo de mistura (banbury), bem como largura, espessura, comprimento e peso na extrusão da banda de rodagem, além de temperatura, pressão e tempo na etapa de vulcanização.

304. A respeito do regime usual de produção, a Continental afirmou que a fabricação do produto similar doméstico ocorre [CONFIDENCIAL]. Informou, ademais, que não existem rotas alternativas para a produção, tendo esclarecido que determinadas áreas operam [CONFIDENCIAL].

305. Acerca da capacidade instalada nominal, explicou que esta corresponde [CONFIDENCIAL]. Segundo a Continental, essa capacidade nominal considera [CONFIDENCIAL].

306. No que diz respeito à capacidade efetiva, a Continental esclareceu que seu cálculo foi realizado em [CONFIDENCIAL]. Acrescentou que [CONFIDENCIAL].

307. No tocante à subcontratação de serviços no processo produtivo, a Continental esclareceu que [CONFIDENCIAL]. Ressaltou, contudo, que [CONFIDENCIAL].

308. Acerca dos subprodutos, coprodutos e refugos, a Continental informou que [CONFIDENCIAL]. Não obstante, esclareceu [CONFIDENCIAL].

309. No que concerne ao indicador de estoques, afirmou que a produção destinada ao mercado nacional [CONFIDENCIAL]. Esclareceu, por outro lado, que a produção destinada [CONFIDENCIAL]. A empresa detalhou, ainda, que as rubricas "outras entradas" e "outras saídas" abrangem categorias como [CONFIDENCIAL].

310. A Goodyear informou que o produto similar doméstico é produzido na planta da empresa localizada no município de Americana/SP, unidade responsável pela produção de pneus de caminhão e ônibus, além de pneus de passeio e trator. Esclareceu, ademais, que a planta de Santa Bárbara d'Oeste/SP é dedicada às operações de recauchutagem e à produção de bandas de rodagem e materiais de recapagem. Destacou, ainda, que as estruturas de vendas e administração são centralizadas no escritório de São Paulo/SP.

311. Acerca do regime usual de produção, a Goodyear informou que a fabricação do produto similar doméstico ocorre [CONFIDENCIAL].



312. No que concerne à capacidade instalada, a peticionária esclareceu que a planta [CONFIDENCIAL]. Acrescentou, ainda, que [CONFIDENCIAL]. Nessa linha, informou que [CONFIDENCIAL].

313. A respeito da determinação da capacidade de produção efetiva, a Goodyear afirmou que [CONFIDENCIAL].

314. Ainda acerca do cálculo da capacidade efetiva, a Goodyear informou que o principal gargalo da produção do produto similar doméstico encontra-se na etapa [CONFIDENCIAL].

315. Sobre o indicador de estoques, a Goodyear afirmou que sua produção é realizada [CONFIDENCIAL]. Esclareceu que esse parâmetro é calculado com base em fatores como [CONFIDENCIAL].

316. A tabela a seguir apresenta, entre outras informações, o volume de produção do produto similar fabricado pela indústria doméstica, conforme informado na petição.

Dos Indicadores de Produção, Capacidade Instalada e Estoque (em kg) [CONFIDENCIAL] / [RESTRITO]						
	P1	P2	P3	P4	P5	P1 - P5
Volumes de Produção						
A. Volume de Produção - Produto Similar	100,0	99,2	86,4	82,2	88,4	[REST.]
Variação	-	(0,8%)	(12,9%)	(4,9%)	7,5%	[REST.]
B. Volume de Produção - Outros Produtos	100,0	112,9	132,4	100,4	129,5	[CONF.]
Variação	-	12,9%	17,3%	(24,1%)	29,0%	[REST.]
C. Industrialização p/ Terceiros - Tolling	-	-	-	-	-	-
Variação	-	-	-	-	-	-
Capacidade Instalada						
D. Capacidade Instalada Efetiva	100,0	100,8	102,4	102,0	107,5	[CONF.]

Variação	-	0,8%	1,5%	(0,3%)	5,4%	[REST.]
E. Grau de Ocupação {(A+B)/D}	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	-
Variação	-	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Estoque						
F. Estoque	100,0	197,5	309,0	215,0	253,3	[REST.]
Variação	-	97,5%	56,4%	(30,4%)	17,8%	[REST.]
G. Relação entre Estoque e Volume de Produção {E/A}	100,0	199,1	357,6	261,7	286,7	-
Variação	0,0%	292,9%	468,8%	-283,7%	74,1%	[REST.]

317. Observou-se que a capacidade instalada efetiva de produção de pneus de carga cresceu durante todo o período de análise de dano, à exceção do interregno entre P3 e P4. Assim, ao se considerar todo esse período, a capacidade efetiva aumentou 7,5% em P5 comparativamente a P1.

318. O indicador do grau de ocupação da capacidade instalada, por sua vez, apresentou sucessivas quedas até P4. Nesse seguimento, o grau de ocupação da capacidade instalada, quando considerado todo o período de análise, demonstrou retração de [CONFIDENCIAL] p.p. entre P1 e P5.

319. No que diz respeito ao volume de produção do produto similar, observou-se retração até P4 nos seguintes patamares: 0,8% de P1 para P2, de 12,9% de P2 para P3 e de 4,9% de P3 para P4. No período P5, observou-se crescimento nesse indicador na ordem de 7,5% relativamente a P4. Como resultado desses movimentos, ao longo de todo o período de análise houve redução no volume de produção de pneus de carga da indústria doméstica em P5 quando comparado ao período P1 (-11,6%).

320. O volume de estoques de pneus de carga, diminuiu apenas de P3 para P4. Nos demais períodos, foram observados sucessivos aumentos nesse indicador. Assim, observou-se incremento de 153,3% no volume de estoques em P5 quando comparado a P1.

321. A relação entre estoque e volume de produção apresentou, a seu turno, incremento na ordem de [RESTRITO] p.p., passando de 3,0% em P1 para 8,5% em P5.

7.1.3, Dos indicadores de emprego, produtividade e massa salarial

322. A tabela a seguir apresenta os valores e variações relativos ao emprego, à produtividade e à massa salarial ao longo do período de vigência da medida antidumping.

Do Emprego, da Produtividade e da Massa Salarial [CONFIDENCIAL] / [RESTRITO]						
	P1	P2	P3	P4	P5	P1 - P5
Emprego						
A. Qtde de Empregados - Total	100,0	111,0	90,8	87,8	85,0	[CONF.]
Variação	-	10,9%	(18,2%)	(3,3%)	(3,1%)	[REST.]
A1. Qtde de Empregados - Produção	100,0	112,5	90,6	87,3	85,0	[CONF.]
Variação	-	12,5%	(19,4%)	(3,7%)	(2,6%)	[REST.]
A2. Qtde de Empregados - Adm. e Vendas	100,0	99,9	91,7	91,4	85,3	[CONF.]
Variação	-	(0,1%)	(8,2%)	(0,3%)	(6,7%)	[REST.]
Produtividade (em kg)						
B. Produtividade por Empregado Volume de Produção (produto similar) / {A1}	100,0	88,2	95,4	94,1	104,0	[CONF.]
Variação	-	(11,8%)	8,1%	(1,3%)	10,4%	[REST.]
Massa Salarial (em Mil Reais)						
C. Massa Salarial - Total	100,0	89,8	75,3	88,9	84,8	[CONF.]
Variação	-	(10,2%)	(16,2%)	18,0%	(4,5%)	[REST.]
C1. Massa Salarial - Produção	100,0	88,2	72,1	86,4	83,4	[CONF.]
Variação	-	(11,8%)	(18,3%)	19,8%	(3,4%)	[REST.]
C2. Massa Salarial - Adm. e Vendas	100,0	95,1	85,6	96,7	89,3	[CONF.]
Variação	-	(4,9%)	(10,0%)	13,0%	(7,6%)	[REST.]

323. Observou-se que o indicador de número de empregados que atuam diretamente na de produção de pneus de carga no Brasil aumentou apenas de P1 para P2 (12,5%). Nos períodos subsequentes observou-se queda de 19,4% de P2 para P3, de 3,7% de P3 para P4 e de 2,6% de P4 para P5. Ao se considerar todo o período de análise, o indicador de número de empregados que atuam na produção revelou variação negativa de 15,0% em P5, comparativamente a P1.

324. Observou-se que a massa salarial dos empregados de linha de produção cresceu apenas entre P3 e P4 (19,8%). No demais períodos esse indicador diminuiu: 11,8% de P1 para P2, 18,3% de P2 para P3 e 3,4% de P4 para P5. Considerando-se todo o período de análise, o indicador de massa salarial dos empregados de linha de produção revelou variação negativa de 16,6% em P5, comparativamente a P1.

325. Por fim, pôde-se constatar que o indicador de produtividade por empregado ligado à produção cresceu em P3 (+8,1%) e em P5 (+10,4%), ao passo que nos demais períodos apresentou redução P2 (-11,8%) e P4 (-1,3%). Ao se considerar todo o período de análise, a produtividade por empregado ligado à produção revelou variação positiva de 4,0% em P5, comparativamente a P1.

326. Igualmente ao que apontou o comportamento do número de empregados que atuam diretamente na de produção e da massa salarial dos empregados de linha de produção, a quantidade de empregados das áreas de administração e vendas e a respectiva massa salarial desses empregados apresentaram variação negativa ao se considerar todo o período de análise. O número de empregados de administração e vendas decresceu 14,7% nesse período, enquanto a massa salarial dos empregados de administração e vendas decresceu 10,7%.

7.2. Dos indicadores financeiros da indústria doméstica

7.2.1. Da receita líquida e dos preços médios ponderados

327. Inicialmente, cumpre esclarecer que a receita líquida da indústria doméstica se refere às vendas líquidas de pneus de carga de produção própria, deduzidos abatimentos, descontos, tributos, devoluções e despesas de frete interno.

Da Receita Líquida e dos Preços Médios Ponderados [CONFIDENCIAL] / [RESTRITO]						
	P1	P2	P3	P4	P5	P1 - P5
Receita Líquida (em Mil Reais)						
A. Receita Líquida Total	100,0	105,2	94,2	86,2	82,1	[CONF.]
Variação	-	5,2%	(10,5%)	(8,5%)	(4,7%)	[REST.]
A1. Receita Líquida - Mercado Interno	100,0	103,5	92,9	87,5	82,0	[REST.]
Variação	-	3,5%	(10,2%)	(5,8%)	(6,4%)	[REST.]
Participação [A1/A]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
A2. Receita Líquida - Mercado Externo	100,0	120,0	104,8	74,5	83,2	[CONF.]
Variação	-	20,0%	(12,7%)	(28,9%)	11,6%	[REST.]
Participação [A2/A]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Preços Médios Ponderados (em Reais/kg)						
B. Preço no Mercado Interno [A1/Vendas no Mercado Interno]	100,0	110,7	114,0	101,3	101,2	[REST.]
Variação	-	10,7%	3,0%	(11,1%)	(0,1%)	[REST.]
C. Preço no Mercado Externo [A2/Vendas no Mercado Externo]	100,0	105,8	113,4	109,9	64,2	[CONF.]
Variação	-	5,7%	7,2%	(3,1%)	(41,6%)	[REST.]



328. Quanto à variação da receita líquida de vendas de pneus de carga no mercado interno, foi verificado aumento de P1 para P2 (3,5%). Nos demais períodos foram observadas quedas nesse indicador: 10,2%, 5,8% e 6,4% em P3, P4 e P5, respectivamente, culminando na diminuição de 18,0%, considerando-se os extremos da série analisada. A redução da receita líquida no período de análise de indícios de continuação ou retomada de dano pode ser atribuída à diminuição do volume de vendas no mercado interno (-19,0%) e de certa estabilidade no preço recebido por essas vendas (+1,2%).

329. Sobre a variação da receita líquida no mercado externo verificou-se crescimento de P1 para P2 (20,0%), queda nos dois períodos subsequentes (12,7% de P2 para P3 e 28,9% de P3 para P4) e novo aumento de P4 para P5 (11,6%). Mesmo assim, esse indicador apresentou no período de análise, retração de 16,8% em P5 comparativamente a P1 que pode ser atribuído à concomitante ao aumento do volume de vendas no mercado externo (+29,5%) e à queda do preço praticado nessas vendas (-35,8%).

330. Assim, considerando a relevância proporcional das vendas no mercado interno em relação às vendas totais, a receita líquida total teve redução de [CONFIDENCIAL]% de P1 para P5.

331. Os preços médios de venda se referem exclusivamente às vendas de fabricação própria e foram obtidos pela razão entre as receitas líquidas e as quantidades vendidas no mercado interno e externo, conforme o caso.

332. O preço médio de venda de pneus de carga no mercado interno aumentou até P3. A partir de então, foram observadas sucessivas quedas. Com isso, esse indicador apresentou certa tendência à estabilidade, variando positivamente 1,2% ao se considerar os extremos P1 a P5.

7.2.2. Dos resultados e das margens

333. A tabela a seguir apresenta a demonstração de resultados e as margens de lucro associadas, para o período de análise, obtidas com a venda do produto similar no mercado interno.

Demonstrativo de Resultado no Mercado Interno e Margens de Rentabilidade [CONFIDENCIAL] / [RESTRITO]						
	P1	P2	P3	P4	P5	P1 - P5
Demonstrativo de Resultado (em Mil Reais)						
A. Receita Líquida - Mercado Interno	100,0	103,5	92,9	87,5	82,0	[REST.]
Variação	-	3,5%	(10,2%)	(5,8%)	(6,4%)	[REST.]
B. Custo do Produto Vendido - CPV	100,0	101,5	92,8	83,1	83,3	[CONF.]
Variação	-	1,5%	(8,5%)	(10,4%)	0,2%	[REST.]
C. Resultado Bruto {A-B}	100,0	108,6	93,1	99,0	78,4	[CONF.]
Variação	-	8,6%	(14,3%)	6,4%	(20,9%)	[REST.]
D. Despesas Operacionais	100,0	159,0	174,9	211,4	172,8	[CONF.]
Variação	-	59,0%	10,0%	20,8%	(18,2%)	[REST.]
D1. Despesas Gerais e Administrativas	100,0	102,2	101,3	101,3	87,8	[CONF.]
D2. Despesas com Vendas	100,0	124,6	125,6	174,8	121,2	[CONF.]
D3. Resultado Financeiro (RF)	-100,0	21,7	214,4	171,2	240,4	[CONF.]
D4. Outras Despesas (Receitas) Operacionais (OD)	-100,0	-21,3	-15,8	0,7	8,7	[CONF.]
E. Resultado Operacional {C-D}	100,0	81,0	48,2	37,4	26,5	[CONF.]
Variação	-	(19,0%)	(40,5%)	(22,4%)	(29,1%)	[REST.]
F. Resultado Operacional (exceto RF) {C-D1-D2-D4}	100,0	85,2	59,0	45,9	37,4	[CONF.]
Variação	-	(14,8%)	(30,8%)	(22,1%)	(18,5%)	[REST.]
G. Resultado Operacional (exceto RF e OD) {C-D1-D2}	100,0	104,6	72,0	60,1	51,4	[CONF.]
Variação	-	4,6%	(31,1%)	(16,6%)	(14,4%)	[REST.]
Margens de Rentabilidade (%)						
H. Margem Bruta {C/A}	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Variação	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
I. Margem Operacional {E/A}	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Variação	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
J. Margem Operacional (exceto RF) {F/A}	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Variação	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
K. Margem Operacional (exceto RF e OD) {G/A}	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Variação	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]



334. A respeito da demonstração de resultados e das margens de lucro associadas, obtidas com a venda de pneus de carga de fabricação própria no mercado interno, registre-se que o CPV cresceu entre P1 e P2 e entre P4 e P5. Com isso, considerando-se todo o período de revisão, houve um decréscimo de 16,7% no CPV.

335. Considerando-se os extremos da série (P1 a P5), o resultado bruto com a venda de pneus de carga apresentou declínio de 21,7% e a margem bruta da indústria doméstica apresentou retração de [CONFIDENCIAL]p.p.

336. O resultado operacional da indústria doméstica decresceu 73,5% ao se considerar todo o período de revisão. A margem operacional, por outro lado, considerando-se todo o período de análise, piorou [CONFIDENCIAL]p.p. em P5 em relação a P1.

337. No tocante ao resultado operacional excluindo-se os resultados financeiros foi observada queda de 62,6% entre P1 e P5, enquanto a margem operacional exceto o resultado financeiro apresentou redução de [CONFIDENCIAL]p.p. ao se considerar os extremos da série.

338. Com relação ao resultado operacional excluindo-se as receitas e despesas financeiras e outras receitas e despesas operacionais, foi observada queda de 48,6% entre P1 e P5, enquanto a margem associada apresentou decréscimo de [CONFIDENCIAL] p.p. ao se considerar os extremos da série.

Demonstrativo de Resultado no Mercado Interno por Unidade (R\$/kg) [CONFIDENCIAL] / [RESTRITO]						
	P1	P2	P3	P4	P5	P1 - P5
A. Receita Líquida - Mercado Interno	100,0	110,7	114,0	101,3	101,2	[REST.]
Variação	-	10,7%	3,0%	(11,1%)	(0,1%)	[REST.]
B. Custo do Produto Vendido - CPV	100,0	108,6	113,9	96,3	102,9	[CONF.]
Variação	-	8,5%	4,9%	(15,5%)	7,0%	[REST.]
C. Resultado Bruto [A-B]	100,0	116,1	114,1	114,5	96,7	[CONF.]
Variação	-	16,2%	(1,7%)	0,4%	(15,6%)	[REST.]
D. Despesas Operacionais	100,0	169,8	214,0	244,1	213,1	[CONF.]
Variação	-	70,0%	26,2%	14,0%	(12,7%)	[REST.]
D1. Despesas Gerais e Administrativas	100,0	109,4	124,4	117,2	108,3	[CONF.]
D2. Despesas com Vendas	100,0	133,1	153,4	202,0	149,3	[CONF.]
D3. Resultado Financeiro (RF)	-100,0	25,0	262,5	193,8	293,8	[CONF.]
D4. Outras Despesas (Receitas) Operacionais (OD)	-100,0	-23,3	-18,9	1,1	11,1	[CONF.]
E. Resultado Operacional [C-D]	100,0	86,6	59,2	43,3	32,7	[CONF.]
Variação	-	(13,3%)	(31,8%)	(26,8%)	(24,3%)	[REST.]
F. Resultado Operacional (exceto RF) [C-D1-D2-D4]	100,0	91,2	72,4	53,1	46,1	[CONF.]
Variação	-	(8,8%)	(20,7%)	(26,5%)	(13,0%)	[REST.]
G. Resultado Operacional (exceto RF e OD) [C-D1-D2]	100,0	111,7	88,3	69,5	63,4	[CONF.]
Variação	-	11,9%	(21,0%)	(21,3%)	(8,6%)	[REST.]



339. Com relação à receita líquida unitária, foram observadas variações positivas até P3, a partir de quando houve quedas sucessivas desse indicador. Apesar disso, observou-se certa estabilidade entre os extremos da série, com incremento de 1,2%.

340. Ao analisar o CPV unitário observou-se diminuição apenas entre P3 e P4 (15,5%). Nos demais períodos houve aumento desse indicador de: 8,5% (P1-P2), 4,9% (P2-P3) e 7,0% (P4-P5). Com isso, considerando-se todo o período de revisão, houve um aumento de 2,9% no CPV.

341. Já no que tange ao resultado bruto unitário das vendas de pneus de carga, verificou-se retração nos períodos P3 (1,7%) e P5 (15,6%) e aumentos em P2 (16,2%) e P4 (0,4%). Como fruto desse cenário, o indicador apresentou retração de 3,2% entre P1 e P5.

342. No tocante ao resultado operacional unitário, foi registrado decréscimo em todos os períodos: P2 (13,3%), P3 (31,8%), P4 (26,8%) e P5 (24,3%). Essas variações, ao se considerar os extremos da série, levaram à queda de 67,3% do resultado operacional unitário.

343. No mesmo sentido, comportou-se o resultado operacional unitário exclusive o resultado financeiro. Assim, o resultado operacional unitário exclusive o resultado financeiro diminuiu de P1 para P5 na ordem de 53,8%.

344. O resultado operacional unitário exclusive o resultado financeiro e outras despesas/receitas operacionais, a seu turno, embora tenha apresentado crescimento de 11,9% entre P1 e P2, diminuiu sucessivamente nos demais períodos, acarretando queda de 36,5% em P5 relativamente a P1.

7.2.3. Do fluxo de caixa, do retorno sobre investimentos e da capacidade de captar recursos

345. Com relação aos próximos indicadores a serem analisados, cumpre salientar que as empresas que compõem a indústria doméstica adotaram parâmetros temporais distintos. Assim, o desalinhamento dos referenciais temporais utilizados no fornecimento dos dados impossibilitou a análise conjunta do indicador de fluxo de caixa e retorno sobre investimentos que serão apresentados de maneira segregada para fins de início da presente revisão.

Fluxo de Caixa e Retorno sobre Investimentos - Bridgestone [CONFIDENCIAL] / [RESTRITO]						
	2021	2022	2023	2024	2025 (não disponível)	2021 - 2025
Fluxo de Caixa						
A. Fluxo de Caixa	-100,0	-189,1	18,2	-26,7	-	-
Variação	-	(89,1%)	109,6%	(247,0%)	-	-
Retorno sobre Investimento						
B. Lucro Líquido	100,0	109,9	36,5	-158,8	-	-
Variação	-	9,9%	(66,8%)	(534,7%)	-	-
C. Ativo Total	100,0	107,4	127,2	185,0	-	-
Variação	-	7,4%	18,4%	45,4%	-	-
D. Retorno sobre Investimento Total (ROI)	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	-	-
Variação	-	0,2 p.p.	(7,7 p.p.)	(12,0 p.p.)	-	-
Fluxo de Caixa e Retorno sobre Investimentos - Continental [CONFIDENCIAL] / [RESTRITO]						
	2021	2022	2023	2024	2025	2021 - 2025
Fluxo de Caixa						
A. Fluxo de Caixa	100,0	217,2	-162,6	108,6	-79,6	[CONF.]
Variação	-	117,2%	(174,9%)	166,8%	(173,3%)	[REST.]
Retorno sobre Investimento						
B. Lucro Líquido	100,0	73,3	55,9	28,0	18,9	[CONF.]
Variação	-	(26,7%)	(23,7%)	(49,9%)	(32,6%)	[REST.]
C. Ativo Total	100,0	96,0	86,4	98,5	119,2	[CONF.]
Variação	-	(4,0%)	(10,0%)	14,0%	21,0%	[REST.]
D. Retorno sobre Investimento Total (ROI)	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Variação	-	(4,5 p.p.)	(2,2 p.p.)	(6,9 p.p.)	(2,4 p.p.)	[REST.]
Obs.: ROI = Lucro Líquido / Ativo Total; ILC = Ativo Circulante / Passivo Circulante						

Fluxo de Caixa e Retorno sobre Investimentos - Goodyear [CONFIDENCIAL] / [RESTRITO]						
	2020	2021	2022	2023	2024	2020 - 2024
Fluxo de Caixa						
A. Fluxo de Caixa	100,0	-76,3	10,1	-9,4	1,6	[CONF.]

Variação	-	(176,3%)	113,2%	(192,7%)	117,4%	[REST.]
Retorno sobre Investimento						
B. Lucro Líquido	-100,0	2503,3	1191,5	1523,3	1179,1	[CONF.]
Variação	-	2.603,4%	(52,4%)	27,9%	(22,6%)	[REST.]
C. Ativo Total	100,0	94,5	104,8	99,5	101,7	[CONF.]
Variação	-	(5,5%)	10,9%	(5,0%)	2,2%	[REST.]
D. Retorno sobre Investimento Total (ROI)	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Variação	-	20,5 p.p.	(11,3 p.p.)	2,9 p.p.	(2,8 p.p.)	[REST.]
Obs.: ROI = Lucro Líquido / Ativo Total; ILC = Ativo Circulante / Passivo Circulante						

Fluxo de Caixa e Retorno sobre Investimentos - Michelin						
[CONFIDENCIAL] / [RESTRITO]						
	2021	2022	2023	2024	2025 (até setembro)	2021 - 2025
Fluxo de Caixa						
A. Fluxo de Caixa	-100,0	30,6	12,1	-19,3	10,3	[CONF.]
Variação	-	130,6%	(60,4%)	(259,4%)	153,1%	[REST.]
Retorno sobre Investimento						
B. Lucro Líquido	100,0	50,3	50,3	109,6	26,6	[CONF.]
Variação	-	(49,7%)	(0,1%)	118,2%	(75,8%)	[REST.]
C. Ativo Total	100,0	94,1	89,9	91,2	86,2	[CONF.]
Variação	-	(5,9%)	(4,5%)	1,5%	(5,5%)	[REST.]
D. Retorno sobre Investimento Total (ROI)	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Variação	-	(3,3 p.p.)	0,2 p.p.	4,5 p.p.	(6,3 p.p.)	[REST.]
Obs.: ROI = Lucro Líquido / Ativo Total; ILC = Ativo Circulante / Passivo Circulante						



346. Por outro lado, foram coletadas as informações necessárias para a análise da capacidade de captar recursos com base nos demonstrativos financeiros de 2021 a 2025 reportados pelas empresas, conforme a tabela a seguir.

Capacidade de Captar Recursos - Indústria Doméstica						
[CONFIDENCIAL] / [RESTRITO]						
	2021	2022	2023	2024	2025	2021 - 2025
Capacidade de Captar Recursos						
E. Índice de Liquidez Geral (ILG)	100,0	94,1	88,2	76,5	76,5	-
Variação	-	(1,8%)	(7,3%)	(12,5%)	(6,0%)	[REST.]
F. Índice de Liquidez Corrente (ILC)	100,0	113,3	86,7	80,0	66,7	-
Variação	-	9,3%	(20,6%)	(9,9%)	(13,6%)	[REST.]
Obs.: ILG = (Ativo Circulante + Ativo Realizável Longo Prazo)/(Passivo Circulante + Passivo Não Circulante)						

347. Para o indicador de liquidez geral observou-se redução em todos os períodos: 1,8% de 2021 para 2022, 7,3% entre 2022 e 2023, 12,5% entre 2023 e 2024 e de 6,0% entre 2024 e 2025. Ao se considerar todo o período de análise, o indicador de liquidez geral revelou variação negativa de 25,1% em 2025, comparativamente a 2021.

348. Com relação à variação de liquidez corrente ao longo do período em análise, houve aumento de 9,3% entre 2021 e 2022, e redução nos períodos seguintes: 20,6% de 2022 para 2023, 9,9% de 2023 para 2024 e 13,6% entre 2024 e 2025. Ao se considerar toda a série analisada, o indicador de liquidez corrente apresentou contração de 32,5%, considerado 2025 em relação ao início do período avaliado (2021).

7.2.4. Do crescimento da indústria doméstica

349. As vendas internas da indústria doméstica apresentaram aumento apenas de P3 para P4 (6,0%). Nos demais períodos, elas sofreram queda de 6,5% entre P1 e P2, de 12,8% de P2 para P3 e de 6,3% entre P4 e P5. Verificou-se, com essa trajetória, que de P1 para P5 a indústria doméstica diminuiu o seu volume de vendas em 19,0%

350. O mercado brasileiro cresceu em P2 (8,7%), diminuiu em P3 (2,2%), voltou a crescer no período P4 (11,4%) e encerrou a série com nova variação negativa em P5 (11,1%). Considerado todo o período de revisão, a demanda por pneu de carga, em sentido oposto ao das vendas internas da indústria doméstica, apresentou crescimento de 5,4% em P5 quando comparado ao período P1.

351. A participação da indústria doméstica no mercado brasileiro apresentou sucessivas retrações: diminuindo em P2 [RESTRITO] p.p., em P3 [RESTRITO] p.p. e em P4 [RESTRITO] p.p. Somente foi possível verificar aumento dessa participação em P5 ([RESTRITO] p.p.). Com essa movimentação, a participação da indústria doméstica no mercado brasileiro decresceu [RESTRITO] p.p. em P5 comparativamente a P1.

352. Por último, observou que a produção do produto similar de fabricação própria da indústria doméstica cresceu apenas em P5 (7,5%). Nos demais intervalos da série, decresceu sucessivamente: 0,8% em P2, 12,9% em P3 e 4,9% em P4. Também, ao longo do período de revisão, esse indicador apresentou queda (11,6%).

353. Diante da evolução dos indicadores acima apresentados, demonstrou-se ter ocorrido retração no volume de vendas da indústria doméstica (-19,0%), em termos absolutos e em termos relativos no período de revisão, dado que ela apresentou perda em sua participação no mercado brasileiro de pneus de carga passando de [RESTRITO] % em P1 para [RESTRITO] % em P5.

7.3. Dos fatores que afetam os preços domésticos

7.3.1. Dos custos e da relação custo/preço

354. A tabela a seguir apresenta o custo de produção, o custo unitário e a relação entre custo e preço associados à fabricação do produto similar pela indústria doméstica, ao longo do período de revisão.



Dos Custos e da Relação Custo/Preço [CONFIDENCIAL] / [RESTRITO]						
	P1	P2	P3	P4	P5	P1 - P5
Custos de Produção (em R\$/kg)						
Custo de Produção (em R\$/kg) [A + B]	100,0	108,4	110,1	111,0	122,4	[CONF.]
Variação	-	8,3%	1,6%	0,9%	10,2%	+ 22,3%
A. Custos Variáveis	100,0	108,8	109,6	107,1	118,7	[CONF.]
A1. Matéria Prima	100,0	112,2	111,8	108,2	127,9	[CONF.]
A2. Outros Insumos	100,0	109,7	105,7	97,2	106,8	[CONF.]
A3. Utilidades	100,0	119,2	110,6	119,2	108,5	[CONF.]
A4. Outros Custos Variáveis	100,0	91,2	118,1	139,8	140,4	[CONF.]
B. Custos Fixos	100,0	103,3	114,0	147,3	156,7	[CONF.]
B1. Mão-de-obra direta	100,0	121,7	154,4	176,1	180,4	[CONF.]
B2. Depreciação	100,0	85,0	95,0	105,0	106,7	[CONF.]
B3. Outros custos fixos	100,0	109,1	97,7	177,3	197,7	[CONF.]
Custo Unitário (em R\$/kg) e Relação Custo/Preço (%)						
C. Custo de Produção Unitário	100,0	108,4	110,1	111,0	122,4	[CONF.]
Variação	-	8,3%	1,6%	0,9%	10,2%	+ 22,3%
D. Preço no Mercado Interno	100,0	110,7	114,0	101,3	101,2	[REST.]
Variação	-	10,7%	3,0%	(11,1%)	(0,1%)	[REST.]
E. Relação Custo / Preço [C/D]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	-
Variação	-	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]

355. O custo de produção unitário aumentou sucessivamente durante toda a série analisada: 8,3% entre P1 e P2, 1,6% entre P2 e P3, 0,9% entre P3 para P4 e 10,2% entre P4 e P5. Essa trajetória resultou em um incremento do custo de produção unitário da indústria doméstica de 22,3%, quando considerados os extremos da série (P1 a P5).

356. Por sua vez, a relação entre o custo de produção e o preço de venda da indústria doméstica registrou diminuição entre P1 e P2 e entre P2 e P3, [CONFIDENCIAL]p.p. e [CONFIDENCIAL]p.p., respectivamente.

357. Nos demais períodos, esse indicador registrou crescimento: P4 ([CONFIDENCIAL]p.p.) e P5 ([CONFIDENCIAL]p.p.). Ao considerar o período como um todo (P1 a P5), a relação entre custo de produção e preço aumentou em [CONFIDENCIAL]p.p.

7.3.2. Da magnitude da margem de dumping

358. Para fins de início de revisão apurou-se margem de dumping absoluta de US\$ 0,39/kg e relativa de 19,5%. É possível inferir que, caso tal margem de dumping não existisse, os preços da indústria doméstica poderiam ter atingido níveis mais elevados, reduzindo, ou mesmo eliminando os efeitos das importações investigadas.

359. Determinou-se, portanto, que o impacto da magnitude da margem de dumping na indústria doméstica não foi negligenciável, tendo em conta o volume e os preços das importações provenientes das origens investigadas.

7.4. Da conclusão sobre os indicadores da indústria doméstica

360. A partir da análise dos indicadores expostos, verificou-se que, durante o período de análise de probabilidade de continuação ou retomada do dano:

a) as vendas da indústria doméstica no mercado interno decresceram 19,0% entre os extremos do período de análise. O mercado brasileiro, por sua vez, se expandiu em 5,4% entre P1 e P5. A indústria doméstica, por conseguinte, perdeu participação nesse mercado ([RESTRITO] p.p.), passando de uma participação de [RESTRITO] % em P1 para [RESTRITO] % em P5.

b) o volume de pneus de carga produzido pela indústria doméstica decresceu de P1 para P5 (11,6%). A capacidade instalada, por sua vez, registrou aumento de 7,5% nesse mesmo período e o grau de ocupação dessa capacidade apresentou declínio de [CONFIDENCIAL] p.p., atingindo [CONFIDENCIAL]% em P5.

c) o volume de estoques de pneus de carga aumentou 153,3% quando considerados os extremos da série (P1 a P5). Como decorrência, a relação estoque/produção cresceu [RESTRITO] p.p. no mesmo período.

d) o número de empregados nas linhas de produção do produto similar da indústria doméstica, decresceu 15,0% entre P1 e P5 e a massa salarial, 16,6%. O número de empregados encarregados da administração e vendas apresentou diminuição de 14,7%, enquanto a respectiva massa salarial desse grupo registrou queda de 10,7%.

e) o preço do produto similar da indústria doméstica vendido no mercado interno apresentou certa estabilidade, considerados os extremos da série, crescendo 1,2% em P5 quando comparado a P1.

f) o custo de produção unitário, de seu lado, cresceu 22,3% de P1 para P5. O aumento no custo de produção aliado ao aumento em menor patamar dos preços de vendas do produto similar no mercado interno, culminou na piora da relação custo de produção/preço de venda em [CONFIDENCIAL]p.p. entre P1 e P5.

g) observou-se que a indústria doméstica apresentou deterioração de sua situação financeira, de P1 para P5, demonstrando redução em seus resultados e margens associadas.

h) a receita líquida também apresentou variação negativa ao longo do período, consolidando diminuição de 18,0% entre P1 e P5.

361. Por todo o exposto, observou-se que a indústria doméstica apresentou deterioração dos indicadores econômico-financeiros ao longo do período de vigência da medida antidumping em revisão. Dessa forma, para fins de início, pode-se concluir pela existência de indícios de dano à indústria doméstica.



8. DOS INDÍCIOS DE CONTINUAÇÃO OU RETOMADA DO DANO

362. O art. 108 c/c o art. 104 do Decreto nº 8.058, de 2013, estabelece que a determinação de que a extinção do direito levará muito provavelmente à continuação ou à retomada do dano à indústria doméstica deverá basear-se no exame objetivo de todos os fatores relevantes, incluindo: a situação da indústria doméstica durante a vigência definitiva do direito (item 8.1); o comportamento das importações do produto objeto da medida durante sua vigência e a provável tendência (item 8.2); o preço provável das importações objeto de dumping e o seu provável efeito sobre os preços do produto similar no mercado interno brasileiro (item 8.3); o impacto provável das importações objeto de dumping sobre a indústria doméstica (item 8.4); e as alterações nas condições de mercado nos países exportadores (item 8.5).

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

363. O art. 108 c/c o inciso I do art. 104 do Decreto nº 8.058, de 2013, estabelece que a determinação de que a extinção do direito levará muito provavelmente à continuação ou à retomada do dano à indústria doméstica deverá basear-se no exame objetivo de todos os fatores relevantes, incluindo: a situação da indústria doméstica durante a vigência definitiva do direito.

364. Nessa esteira, conforme demonstrado no item 7, as vendas da indústria doméstica no mercado interno diminuíram 19,0% de P1 a P5, enquanto o mercado brasileiro aumentou 5,4% no mesmo período, resultando em queda de [RESTRITO] p.p. na participação das vendas da indústria doméstica no mercado brasileiro.

365. demais, no período de revisão, verificou-se queda na receita obtida com as vendas no mercado interno (18,0%), acompanhada de queda do resultado bruto (-21,7%). Observou-se uma piora da relação custo/preço ([CONFIDENCIAL]p.p.), dado que o aumento do custo unitário de produção (22,4% de P1 para P5) foi acompanhado de certa estabilidade dos preços médios (1,2% de P1 para P5).

366. Ante o exposto, houve evolução negativa dos indicadores de volume e rentabilidade da indústria doméstica de P1 para P5, tendo se observado redução nos seus resultados e respectivas margens.

367. Conclui-se, portanto, para fins de início da revisão, que tanto os indicadores de volume da indústria doméstica, como os indicadores financeiros, apresentaram evolução negativa, em especial os relativos à rentabilidade, como resultados e margens, estando presentes, dessa forma, indícios de continuação de dano no período de revisão.

8.2. Do comportamento das importações durante a vigência do direito

368. O art. 108 c/c o inciso II do art. 104 do Decreto nº 8.058, de 2013, estabelece que a determinação de que a extinção do direito levará muito provavelmente à continuação ou à retomada do dano à indústria doméstica deverá basear-se no exame objetivo de todos os fatores relevantes, incluindo: o volume das importações do produto objeto da medida durante sua vigência e a provável tendência de comportamento dessas importações, em termos absolutos e relativos à produção ou ao consumo do produto similar no mercado interno brasileiro.

369. Assim, no período analisado, as importações sujeitas ao direito antidumping diminuíram em termos absolutos, tendo passado de [RESTRITO] kg em P1 para [RESTRITO] kg, diminuição correspondente a 28,2%).

370. Em termos relativos, também se observou diminuição dessas importações, uma vez que sua participação em relação ao mercado brasileiro passou de [RESTRITO] % em P1 para [RESTRITO] % em P5 e, quando confrontadas com a produção nacional, pois, em P1, representavam [RESTRITO] % desta produção e, em P5, corresponderam a [RESTRITO] % do volume total produzido no país.

371. Observou-se, no entanto, que as importações das origens investigadas foram realizadas a preço CIF médio ponderado inferior ao preço médio das importações brasileiras das outras origens, conforme indicado no item 6.1.

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

372. O art. 108 c/c o inciso III do art. 104 do Decreto nº 8.058, de 2013, estabelece que, para fins de determinação de continuação ou retomada de dano à indústria doméstica decorrente de importações objeto do direito antidumping, deve ser examinado o preço provável das importações a preços de



dumping e o seu provável efeito sobre os preços do produto similar no mercado interno brasileiro.

373. Tendo em vista as exportações tailandesas terem sido realizadas em quantidades significativas durante o período de análise, realizou-se comparação entre o preço real praticado nessas exportações, internado no mercado brasileiro, e o preço da indústria doméstica.

374. Quanto a China, Coreia do Sul e Japão, cabe lembrar que não houve importações significativas dessas origens em P5. Assim, para fins de início da revisão, foi realizada a comparação entre os preços prováveis das importações do produto objeto de dumping e o preço do produto similar nacional.

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

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

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

377. Em seguida, foram adicionados: (i) o valor referente às despesas de internação, considerando-se o percentual de 2,24% do valor CIF, calculado com base nas respostas de questionário de importador na revisão de final de período anterior, encerrada pela Resolução GECEX nº 176, de 19 de março de 2021; (ii) o valor recolhido, em reais, do direito antidumping vigente durante cada período, obtido também dos dados de importação da RFB e; (iii) o valor do Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) aplicando-se o percentual de 25% sobre o frete marítimo e, a partir de 7 de janeiro de 2022, por força da Lei nº 14.301/2022, aplicando-se o percentual de 8% sobre o frete marítimo, tendo sido, para tanto, considerada a data de desembarço das declarações de importação constantes dos dados oficiais de importação.

378. Cumpre registrar que foi levado em consideração que o AFRMM não incide sobre determinadas operações de importação, como, por exemplo, aquelas realizadas por transporte aéreo, as destinadas à Zona Franca de Manaus e as realizadas ao amparo do regime especial de drawback.



379. Por fim, os preços internados do produto originário da Tailândia foram atualizados com base no IPA-OG-PI, a fim de se obterem os valores em reais atualizados e compará-los com os preços da indústria doméstica.

380. O preço de venda da indústria doméstica no mercado interno foi obtido pela razão entre a receita líquida, em reais atualizados, e a quantidade vendida no mercado interno durante o período de análise de continuação/retomada do dano.

381. A tabela a seguir demonstra o cálculo efetuado para a Tailândia, para cada período de análise de continuação/retomada do dano.

Preço Médio CIF Internado e Subcotação - Tailândia - com direito antidumping [RESTRITO]					
	P1	P2	P3	P4	P5
Preço CIF (R\$/kg)	100,0	130,6	97,3	87,5	94,9
Imposto de Importação (R\$/kg)	100,0	15,4	334,6	765,4	750,0
AFRMM (R\$/kg)	100,0	138,5	21,2	23,1	26,9
Despesas de internação (R\$/kg)	100,0	131,3	96,9	87,5	93,8
Direito Antidumping vigente (R\$/kg)	100,0	96,2	93,8	96,9	105,8
CIF Internado (R\$/kg)	100,0	123,7	98,0	96,8	104,1
CIF Internado (R\$ atualizados/kg) (a)	100,0	107,6	87,3	87,3	90,1
Preço da Indústria Doméstica (R\$ atualizados/kg) (b)	100,0	110,7	114,0	101,3	101,2
Subcotação (R\$ atualizados/kg) (b-a)	100,0	154,1	493,2	300,7	259,5

382. Da análise da tabela anterior, constatou-se que o preço médio CIF internado no Brasil do produto importado da Tailândia, objeto do direito antidumping, esteve subcotado em todos os períodos, ou seja, o produto originário da Tailândia apresentou preço médio CIF internado no Brasil inferior ao preço da

indústria doméstica.

383. Na tabela a seguir, consta análise que simula o efeito nos preços da indústria doméstica caso o direito antidumping fosse excluído:

Preço Médio CIF Internado e Subcotação - Tailândia - sem direito antidumping [RESTRITO]					
	P1	P2	P3	P4	P5
CIF Internado sem direito antidumping (R\$ atualizados/kg) (a)	100,0	112,2	88,0	87,3	89,8
Preço da Indústria Doméstica (R\$ atualizados/kg) (b)	100,0	110,7	114,0	101,3	101,2
Subcotação (R\$ atualizados/kg) (b-a)	100,0	105,0	208,7	152,6	142,9

384. Pode-se constatar que, na hipótese de extinção do direito antidumping aplicado às importações da Tailândia, o preço da indústria doméstica tenderia a se reduzir, em razão da necessidade de concorrer com o preço das referidas importações, o que provavelmente contribuiria para a deterioração de sua situação, por meio de movimentos de depressão e supressão de preços.

8.3.2. Da comparação entre o preço provável do produto objeto da revisão da China e do produto similar nacional

385. Para se estimar qual seria o preço provável das importações do produto objeto do direito antidumping caso a China voltasse a exportar pneus de carga para o Brasil em quantidades significativas, a subcotação foi analisada considerando 5 (cinco) cenários alternativos, tendo como base o preço médio efetivamente praticado pela China em suas exportações de pneus carga para: (a) seu maior comprador; (b) seus 5 (cinco) maiores compradores; (c) seus 10 (dez) maiores compradores; (d) seus compradores na América do Sul; (e) o mundo.

386. Assim, os preços foram obtidos a partir do volume e do valor das vendas, em dólares estadunidenses, na condição FOB, extraídos do sítio eletrônico Trade Map, em relação à subposição tarifária 4011.20 do SH, durante o último período de revisão (P5).

387. A fim de se obter o preço na condição CIF internado foram adicionados ao valor FOB os valores de frete e seguro internacionais, obtidos a partir dos dados oficiais de importação fornecidos pela RFB; Imposto de Importação, equivalente à alíquota de 16%; e AFRMM, calculado por meio da multiplicação da alíquota vigente (8%) pelo valor do frete internacional. Acerca das despesas de internação, considerou-se o percentual de 2,24% do valor CIF, calculado com base nas respostas de questionário de importador na revisão de final de período anterior, encerrada pela Resolução GECEX nº 176, de 19 de março de 2021.

388. O valor das exportações em dólar CIF internado foi então comparado com o preço médio de venda de pneus de carga da indústria doméstica no mercado brasileiro referente a P5 obtido a partir dos dados de vendas reportados na petição. Para o seu cálculo, deduziram-se do preço bruto praticado pela indústria doméstica as seguintes rubricas: descontos e abatimentos, devoluções, frete interno e tributos. O faturamento líquido assim obtido foi dividido pelo volume de vendas líquido de devoluções e convertido de reais (R\$) para dólares estadunidenses (US\$) utilizando-se a taxa média de câmbio de P5, calculada a partir de dados divulgados pelo Banco Central do Brasil (BACEN), respeitando-se as condições estabelecidas no art. 23 do Decreto nº 8.058, de 2013.

Preço Provável CIF Internado da China e Subcotação [RESTRITO]					
	Maior comprador (1)	Média 5 maiores compradores (2)	Média 10 maiores compradores (3)	Média América do Sul (4)	Média mundo (5)
(A) Preço FOB (US\$/kg)	2,03	1,97	2,04	1,98	2,11
(B) Frete Internacional (US\$/kg)	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
(C) Seguro Internacional (US\$/kg)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
(D) Preço CIF (A + B + C) (US\$/kg)	100,0	97,5	100,0	97,5	103,0



(E) Imposto de Importação (16% x D) (US\$/kg)	100,0	97,4	100,0	97,4	102,6
(F) AFRMM (8% x B) (US\$/kg)	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
(G) Despesas de internação (2,24% x D) (US\$/kg)	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
(H) CIF Internado (D+E+F+G) (US\$/kg)	100,0	97,2	100,0	97,5	103,2
(I) Preço da Indústria Doméstica (R\$/kg)	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
(J) Preço da Indústria Doméstica (US\$/kg)	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
(K) Subcotação (US\$/kg) (J-H)	1,18	1,25	1,18	1,25	1,09
(1) México (5,6% do volume total). (2) Arábia Saudita, Emirados Árabes Unidos, Indonésia, México, Nigéria (22,4% do volume total). (3) Arábia Saudita, Austrália, Canadá, Emirados Árabes Unidos, Indonésia, Iraque, México, Nigéria, Rússia, Vietnã (36,4% do volume total). (4) Argentina, Bolívia, Chile, Colômbia, Equador, Guiana, Paraguai, Peru, Suriname, Uruguai, Venezuela (10,8% do volume total). (5) Exceto Brasil.					

389. Da tabela acima, depreende-se que, na hipótese de a China voltar a exportar pneus de carga a preços semelhantes aos praticados para os seus maiores destinos de exportação, suas importações entrariam no Brasil a preços subcotados em relação ao preço da indústria doméstica em todos os cenários.

8.3.3. Da comparação entre o preço provável do produto objeto da revisão da Coreia do Sul e do produto similar nacional

390. Para se estimar qual seria o preço provável das importações do produto objeto do direito antidumping caso a Coreia do Sul voltasse a exportar pneus de carga para o Brasil em quantidades significativas, a subcotação foi analisada considerando 5 (cinco) cenários alternativos, tendo como base o preço médio efetivamente praticado pela Coreia do Sul em suas exportações de pneus carga para: (a) seu maior comprador; (b) seus 5 (cinco) maiores compradores; (c) seus 10 (dez) maiores compradores; (d) seus compradores na América do Sul; (e) o mundo.



391. Assim, os preços foram obtidos a partir do volume e do valor das vendas, em dólares estadunidenses, na condição FOB, extraídos do sítio eletrônico Trade Map, em relação à subposição tarifária 4011.20 do SH, durante o último período de revisão (P5).

392. A fim de se obter o preço na condição CIF internado foram adicionados ao valor FOB os valores de frete e seguro internacionais, obtidos a partir dos dados oficiais de importação fornecidos pela RFB; Imposto de Importação, equivalente à alíquota de 16%; e AFRMM, calculado por meio da multiplicação da alíquota vigente (8%) pelo valor do frete internacional. Acerca das despesas de internação, considerou-se o percentual de 2,24% do valor CIF, calculado com base nas respostas de questionário de importador na revisão de final de período anterior, encerrada pela Resolução GECEX nº 176, de 19 de março de 2021.

393. O valor das exportações em dólar CIF internado foi então comparado com o preço médio de venda de pneus de carga da indústria doméstica no mercado brasileiro referente a P5 obtido a partir dos dados de vendas reportados na petição. Para o seu cálculo, deduziram-se do preço bruto praticado pela indústria doméstica as seguintes rubricas: descontos e abatimentos, devoluções, frete interno e tributos. O faturamento líquido assim obtido foi dividido pelo volume de vendas líquido de devoluções e convertido de reais (R\$) para dólares estadunidenses (US\$) utilizando-se a taxa média de câmbio de P5, calculada a partir de dados divulgados pelo Banco Central do Brasil (BACEN), respeitando-se as condições estabelecidas no art. 23 do Decreto nº 8.058, de 2013.

Preço Provável CIF Internado da Coreia do Sul e Subcotação [RESTRITO]
--

	Maior comprador (1)	Média 5 maiores compradores (2)	Média 10 maiores compradores (3)	Média América do Sul (4)	Média mundo (5)
(A) Preço FOB (US\$/kg)	4,42	4,10	4,07	3,59	4,04
(B) Frete Internacional (US\$/kg)	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
(C) Seguro Internacional (US\$/kg)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
(D) Preço CIF (A + B + C) (US\$/kg)	100,0	93,2	92,6	82,4	92,0
(E) Imposto de Importação (16% x D) (US\$/kg)	100,0	92,1	92,1	81,6	90,8
(F) AFRMM (8% x B) (US\$/kg)	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
(G) Despesas de internação (2,24% x D) (US\$/kg)	100,0	90,9	90,9	81,8	90,9
(H) CIF Internado (D+E+F+G) (US\$/kg)	100,0	93,2	92,5	82,4	92,0
(I) Preço da Indústria Doméstica (R\$/kg)	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
(J) Preço da Indústria Doméstica (US\$/kg)	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
(K) Subcotação (US\$/kg) (J-H)	-1,60	-1,22	-1,19	-0,61	-1,15
(1) EUA (37,3% do volume total). (2) Alemanha, EUA, Itália, México, Turquia (58,7% do volume total). (3) Alemanha, Arábia Saudita, Austrália, EUA, Itália, México, Países Baixos, Reino Unido, Rússia, Turquia (73,2% do volume total). (4) Argentina, Bolívia, Chile, Colômbia, Equador, Paraguai, Peru, Uruguai, Venezuela (5,6% do volume total). (5) Exceto Brasil.					



394. Da tabela acima, depreende-se que se a Coreia do Sul voltar a exportar pneus de carga a preços semelhantes aos praticados para os seus maiores destinos de exportação, suas importações não entrariam no Brasil a preços subcotados em relação ao preço da indústria doméstica.

395. Nesse contexto, ao longo da revisão, faz-se imprescindível que as partes interessadas, em especial produtores/exportadores, contribuam com a discussão sobre a análise dos cenários, trazendo dados e elementos de prova que auxiliem na decisão acerca do preço provável das exportações sul-coreanas de pneus de carga para o Brasil. Assim, buscar-se-á aprofundar a presente análise ao longo da revisão.

8.3.4. Da comparação entre o preço provável do produto objeto da revisão do Japão e do produto similar nacional

396. Para se estimar qual seria o preço provável das importações do produto objeto do direito antidumping caso o Japão voltasse a exportar pneus de carga para o Brasil em quantidades significativas, a subcotação foi analisada considerando 5 (cinco) cenários alternativos, tendo como base o preço médio efetivamente praticado pelo Japão em suas exportações de pneus carga para: (a) seu maior comprador; (b) seus 5 (cinco) maiores compradores; (c) seus 10 (dez) maiores compradores; (d) seus compradores na América do Sul; (e) o mundo.

397. Assim, os preços foram obtidos a partir do volume e do valor das vendas, em dólares estadunidenses, na condição FOB, extraídos do sítio eletrônico Trade Map, em relação à subposição tarifária 4011.20 do SH, durante o último período de revisão (P5).

398. A fim de se obter o preço na condição CIF internado foram adicionados ao valor FOB os valores de frete e seguro internacionais, obtidos a partir dos dados oficiais de importação fornecidos pela RFB; Imposto de Importação, equivalente à alíquota de 16%; e AFRMM, calculado por meio da multiplicação da alíquota vigente (8%) pelo valor do frete internacional. Acerca das despesas de

internação, considerou-se o percentual de 2,24% do valor CIF, calculado com base nas respostas de questionário de importador na revisão de final de período anterior, encerrada pela Resolução GECEX nº 176, de 19 de março de 2021.

399. O valor das exportações em dólar CIF internado foi então comparado com o preço médio de venda de pneus de carga da indústria doméstica no mercado brasileiro referente a P5 obtido a partir dos dados de vendas reportados na petição. Para o seu cálculo, deduziram-se do preço bruto praticado pela indústria doméstica as seguintes rubricas: descontos e abatimentos, devoluções, frete interno e tributos. O faturamento líquido assim obtido foi dividido pelo volume de vendas líquido de devoluções e convertido de reais (R\$) para dólares estadunidenses (US\$) utilizando-se a taxa média de câmbio de P5, calculada a partir de dados divulgados pelo Banco Central do Brasil (BACEN), respeitando-se as condições estabelecidas no art. 23 do Decreto nº 8.058, de 2013.

Preço Provável CIF Internado do Japão e Subcotação [RESTRITO]					
	Maior comprador (1)	Média 5 maiores compradores (2)	Média 10 maiores compradores (3)	Média América do Sul (4)	Média mundo (5)
(A) Preço FOB (US\$/kg)	4,34	4,12	4,07	3,68	3,98
(B) Frete Internacional (US\$/kg)	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
(C) Seguro Internacional (US\$/kg)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
(D) Preço CIF (A + B + C) (US\$/kg)	100,0	95,4	94,5	86,3	92,6
(E) Imposto de Importação (16% x D) (US\$/kg)	100,0	96,1	94,7	86,8	92,1
(F) AFRMM (8% x B) (US\$/kg)	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
(G) Despesas de internação (2,24% x D) (US\$/kg)	100,0	90,9	90,9	81,8	90,9
(H) CIF Internado (D+E+F+G) (US\$/kg)	100,0	95,4	94,5	86,4	92,7
(I) Preço da Indústria Doméstica (R\$/kg)	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
(J) Preço da Indústria Doméstica (US\$/kg)	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
(K) Subcotação (US\$/kg) (J-H)	-1,65	-1,39	-1,33	-0,87	-1,23
(1) EUA (48,2% do volume total). (2) Arábia Saudita, Austrália, Egito, Emirados Árabes Unidos, EUA (67,9% do volume total). (3) África do Sul, Alemanha, Arábia Saudita, Austrália, Canadá, Egito, Emirados Árabes Unidos, EUA, Indonésia, Líbia (76,4% do volume total). (4) Argentina, Bolívia, Chile, Colômbia, Equador, Guiana, Paraguai, Peru, Suriname, Uruguai, Venezuela (1,3% do volume total). (5) Exceto Brasil.					

400. Da tabela acima, depreende-se que se o Japão voltar a exportar pneus de carga a preços semelhantes aos praticados para os seus maiores destinos de exportação, suas importações não entrariam no Brasil a preços subcotados em relação ao preço da indústria doméstica.

401. Nesse contexto, ao longo da revisão, faz-se imprescindível que as partes interessadas, em especial produtores/exportadores, contribuam com a discussão sobre a análise dos cenários, trazendo dados e elementos de prova que auxiliem na decisão acerca do preço provável das exportações japonesas de pneus de carga para o Brasil. Assim, buscar-se-á aprofundar a presente análise ao longo da revisão.

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

402. O art. 108 c/c o inciso IV do art. 104 do Decreto nº 8.058, de 2013, estabelece que, para fins de determinação acerca da probabilidade de continuação ou retomada de dano à indústria doméstica decorrente de importações objeto do direito antidumping, deve ser examinado o impacto provável de tais

importações sobre a indústria doméstica, avaliado com base em todos os fatores e índices econômicos pertinentes definidos no § 2º e no § 3º do art. 30.

403. Assim, buscou-se avaliar inicialmente o impacto das importações objeto do direito antidumping sobre a indústria doméstica durante o período de revisão. Verificou-se, conforme indicado no item 8.2, que o volume das importações de pneus de carga sujeito à medida diminuiu 28,2% de P1 a P5.

404. . No que diz respeito aos indicadores da indústria doméstica, conforme apresentado na seção 7.1, verificou-se que as vendas da indústria doméstica registraram redução de 19,0% ao longo do período de análise de probabilidade de continuação ou retomada do ano, enquanto o mercado brasileiro aumentou 5,4% no mesmo período. Com efeito, a indústria doméstica perdeu [RESTRITO] p.p. de participação no mercado brasileiro entre P1 e P5.

405. Por outro lado, apurou-se, que o preço do produto similar da indústria doméstica apresentou pequeno aumento de 1,2% entre P1 e P5, enquanto o custo unitário de produção aumentou 22,4% no período. Nesse sentido, a relação custo de produção/preço de venda apresentou piora de [CONFIDENCIAL]p.p. entre P1 e P5.

406. Nesse contexto, verificou-se queda de 18,0% na receita líquida, mas redução de 21,7% no resultado bruto, quando considerado o período de revisão de dano. Do mesmo modo, foram identificadas reduções nos indicadores de rentabilidade em todos os períodos.

407. Cabe lembrar também que a análise conduzida no item 8.3 revelou que, caso a medida seja extinta, provavelmente os pneus de carga exportados da Tailândia e da China ingressarão no mercado brasileiro a preços inferiores aos da indústria doméstica, pressionando seu desempenho econômico-financeiro

408. Dado o cenário observado, entende-se haver indícios suficientes de que, caso a medida antidumping em vigor seja extinta, as exportações de pneus de carga a preços de dumping da Tailândia continuarão a causar dano à indústria doméstica. Por sua vez, também entende-se haver indícios suficientes de que, caso a medida antidumping em vigor seja extinta, haverá a retomada da prática de preços de dumping nas exportações de pneus de carga da China. Já no caso da Coreia do Sul e Japão prevaleceram cenários de ausência de subcotação ao mesmo tempo em que foi constatado elevado potencial exportador desses países, indicando possibilidade de redirecionamento dessas exportações para o Brasil no caso de extinção das medidas aplicadas às importações dessas origens. Dessa forma, reputa-se necessário o aprofundamento das análises com vistas ao exame da adequação dos cenários de preço provável indicados para fins de início da presente revisão. Dessa forma, buscar-se-á junto às partes interessadas, ao longo da instrução do presente processo, subsídios que contribuam para a análise da autoridade investigadora.

8.5. Das alterações nas condições de mercado

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

410. Conforme exposto no item 5.9 deste documento, no período de análise de dano os pneus de carga originários da China e da Tailândia estiveram sujeitos a medidas antidumping aplicadas por diversos Membros da OMC. Parte das medidas já estava em vigor antes do período de revisão. No entanto, durante o período de revisão (outubro de 2020 a setembro de 2025) foram aplicadas medidas contra a China por Reio Unido, Egito, Botsuana, Essuatíni, Lesoto, Namíbia, África do Sul e México. Além disso, foram aplicadas medidas contra a Tailândia pelo Egito e pelos EUA. Aplicação de medidas de defesa comercial sobre o produto similar de China e Tailândia podem resultar em desvio de comércio para o Brasil.

411. Não foram observadas outras alterações nas condições de mercado durante o período analisado.

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



412. Nos termos do art. 104 do Regulamento Brasileiro, a análise de probabilidade de continuação ou retomada do dano deverá basear-se no exame objetivo de todos os fatores relevantes, incluindo aqueles indicados nos incisos I a VI do mesmo artigo. Conforme exposto nos itens 7 e 8.1 deste documento, verificou-se que a indústria doméstica apresentou indícios de deterioração de sua situação econômico-financeira no período de análise de probabilidade de continuação ou retomada do dano.

413. No entanto, não se pode perder de vista que a análise empreendida em uma revisão de final de período é prospectiva e busca avaliar a probabilidade de continuação/retomada do dano, caso a medida antidumping seja extinta.

414. No âmbito dessa análise, aspectos como o elevado potencial exportador das origens sujeitas à medida, o histórico de volume das importações a preços subcotados e a projeção de subcotação intensificada nas importações originárias da China e Tailândia na ausência do direito antidumping, constituem indícios relevantes de que, no cenário hipotético futuro de extinção da medida vigente, as exportações de pneus de carga para o Brasil, a preços de dumping, continuarão a pressionar a indústria doméstica.

415. Conclui-se, assim, para fins de início da revisão, ser provável que, caso a medida antidumping seja extinta, as importações de pneus de carga originários da Tailândia, a preços de dumping, continuarão a causar dano à indústria doméstica; bem como ser provável que, caso a medida antidumping seja extinta, ocorra a retomada da prática de dumping nas exportações da China, da Coreia do Sul, do Japão e da Tailândia.

Este conteúdo não substitui o publicado na versão certificada.

