

ANEXO IV

1. DO RELATÓRIO

1. O presente documento apresenta as conclusões finais do processo de avaliação de Interesse Público relativas às medidas antidumping aplicadas sobre as importações brasileiras de pneus agrícolas, comumente classificadas nos subitens 4011.70.10, 4011.70.90, 4011.80.90, 4011.90.10 e 4011.90.90 da Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM), quando originárias da China.

2. Tal avaliação é feita no âmbito dos processos SEI nº 19972.100216/2022-29 (público) e nº 19972.100217/2022-73 (confidencial), em curso no Sistema Eletrônico de Informações (SEI) do Ministério da Economia, iniciados em 8 de fevereiro de 2022, por meio de publicação no Diário Oficial da União (D.O.U.) da Circular Secex nº 10, de 16 de fevereiro de 2022, a qual também determinou o início da revisão de final de período do direito antidumping instituído pela Resolução CAMEX nº 23, de 29 de março de 2017, publicada no D.O.U. de 31 de março de 2017.

A partir da presente avaliação de interesse público, busca-se responder a seguinte pergunta: a imposição da medida de defesa comercial impacta a oferta do produto sob análise no mercado interno (oriunda tanto de produtores nacionais quanto de importações), de modo a prejudicar significativamente a dinâmica do mercado nacional (incluindo os elos a montante, a jusante e a própria indústria), em termos de preço, quantidade, qualidade e variedade, entre outros? 3.

1.1 Dos questionários de interesse público

4. Em 2 de junho de 2021, foi publicada no D.O.U. a Circular Secex nº 10, de 16 de fevereiro de 2022, dando início à revisão de final de período das medidas antidumping aplicadas sobre as exportações da China para o Brasil de pneus agrícolas, comumente classificadas nos subitens 4011.70.10, 4011.70.90, 4011.80.90, 4011.90.10 e 4011.90.90 da Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM), e de dano à indústria doméstica decorrente de tal prática.

5. Conforme o art. 15 da referida Circular, a avaliação de interesse público tem natureza facultativa, podendo ser iniciada mediante pleito apresentado com base em questionário de interesse público devidamente preenchido ou ex officio, nos termos do art. 6º, da Portaria Secex nº 13, de 29 de janeiro de 2020. O art. 16 da Circular Secex nº 10/2022 estabeleceu, ainda, que as partes interessadas dispunham, para a submissão da resposta ao questionário de interesse público, do mesmo prazo inicial concedido para a

restituição dos questionários de importador da investigação original em curso, definido inicialmente como 15 de novembro de 2021.

6. Antes do vencimento do prazo original de apresentação do questionário de interesse público (QIP), as partes interessadas Associação Brasileira de Importadores e Distribuidores de Pneus (ABIDIP), CNH Industrial Brasil Ltda (CNH), AGCO do Brasil Soluções Agrícolas Ltda. (AGCO), Associação Brasileira da Indústria de Máquinas e Equipamentos (ABIMAQ) e Borrachas Vipal S.A. (VIPAL) apresentaram pedido de prorrogação do prazo, sendo deferida a extensão para o dia 04 de maio de 2022.

7. A CNH, AGCO e VIPAL, apresentaram devidamente o questionário de interesse público antes do vencimento do prazo estabelecido, de forma a serem considerados nas conclusões preliminares, conforme art. 6º, §2º, da Portaria Secex nº 13/2020.

8. A ABIMAQ apresentou, em 4 de maio de 2022, manifestação na qual solicitou a abertura da avaliação de interesse público, no sentido de extinção da medida de defesa comercial em vigor. Para tanto, a associação argumentou que as dificuldades enfrentadas pelas empresas fabricantes de máquinas e equipamentos, quais sejam, "custo Brasil elevado; alíquotas de imposto de importação altas para insumos onde existe o cenário de desabastecimento; e, principalmente, pelo efeito adverso que uma medida antidumping aplicada a um insumo causa em todo o setor de maior valor agregado", ensejariam a necessidade de extinção do direito antidumping aplicado sobre as importações brasileiras de pneus agrícolas originárias da China.

9. Por fim, a Associação Nacional da Indústria de Pneumáticos (ANIP), em atenção à Circular nº 46, de 13 de setembro de 2022, publicada no diário Oficial da União em 14 de setembro de 2022, apresentou questionário de interesse público em 9 de novembro de 2023, a ser considerado para fins desta determinação final, nos termos do art. 6º, §4º, da Portaria SECEX nº 13/2020.

10. Os argumentos apresentados pelas partes foram resumidos e distribuídos neste documento de acordo com a pertinência temática dos critérios de avaliação de interesse público.

1.1.1 CNH Industrial Brasil Ltda (CNH)

11. A CNH, produtora e montadora de máquinas agrícolas, como colheitadeiras, tratores e retroscavadeiras, forneceu em resumo, os seguintes argumentos nos autos:

a) Existe no mercado um grave contexto de escassez do produto ora analisado, fato que impactou sobremaneira as operações da CNH e de toda a cadeia a jusante.

b) O desabastecimento de pneus agrícolas no mercado brasileiro é um reflexo inevitável de uma circunstância mundial de escassez de matéria-prima e problemas logísticos. Contudo, para além desse contexto global, há também um importante fator estrutural doméstico de insuficiente capacidade produtiva nacional e priorização de exportações.

c) O direito antidumping em discussão onera e restringe ainda mais o acesso a esse produto, que está escasso no mercado nacional. Um dos resultados deste cenário de forte demanda e pouca oferta, aliado à proteção contra o produto importado, teriam sido os excessivos aumentos de preços praticados pelas produtoras nacionais de pneus.

d) Desde a aplicação do direito antidumping dos pneus agrícolas da China, em 2017, o fornecimento doméstico dos pneus agrícolas já era insuficiente para o mercado brasileiro. Atualmente a situação se agravou, o que tornou, na opinião da CNH, a aplicação desse direito ainda mais despropositada.

e) CNH acredita ser muito improvável que novos entrantes no mercado absorvessem a demanda de pneus agrícolas ou fabricantes de outros tipos de pneus tenham condições de adaptar os seus processos produtivos para atender essa demanda.

f) Com o atual momento de escassez de produto e incremento da demanda, aliado a complexidade do processo de homologação de eventual novo fornecedor, a manutenção dos direitos antidumping contra o maior produtor mundial de pneus agrícolas, cujos fabricantes já possuem homologação junto aos seus clientes no mercado nacional, agravaria as dificuldades já enfrentadas pela indústria brasileira de máquinas e implementos agrícolas

g) Apesar dessa grande pressão de demanda interna, a indústria doméstica não aumentou de forma significativa sua oferta doméstica, tendo mantido seu fluxo de exportação do produto durante esse período de grande escassez. Ademais, operaria com grau de ocupação elevado e apresentou volume de vendas no mercado interno menor que a demanda do mercado brasileiro durante o período de revisão.

h) Por conta da escassez de pneus as máquinas tardaram sua comercialização. Por isso, a CNH tem recorrido à origem investigada para suprir-se dos modelos de pneus que a indústria doméstica não é capaz de fornecer.

1.1.2 AGCO do Brasil Soluções Agrícolas Ltda (AGCO)

12. A AGCO, montadora de maquinários e implementos agrícolas, forneceu, em resumo, os seguintes argumentos nos autos:

a) Diante do atual cenário de escassez generalizada de pneus, o qual em grande parte se explicaria pela dificuldade de acesso a matérias-primas essenciais, não parece razoável supor que fabricantes de outros tipos de pneus teriam condições de adaptar os seus processos produtivos para atender a eventual deslocamento de demanda por pneus agrícolas.

b) Há barreiras significativas para a entrada no segmento de fabricação de pneus, o que seria evidenciado pelo histórico do próprio mercado, no qual não se observou nenhuma entrada desde 2015. A entrada no mercado de produção de pneus demanda investimentos elevados e requer prazo longo para que haja retorno do investimento.

c) Outra barreira está relacionada ao acesso às matérias-primas utilizadas para a fabricação de pneus. Quanto à borracha natural, essa matéria-prima seria escassa e haveria risco iminente de desabastecimento. Isso porque os maiores produtores e exportadores do mundo estão localizados em países do Sudeste Asiático, que nos últimos anos aumentaram muito seu consumo local, comprometendo volumes anteriormente destinados à exportação. O Brasil ainda seria altamente dependente de importações de tal produto, que representam 60% do total do consumo nacional.

d) A pandemia do COVID-19 e a guerra entre a Rússia e a Ucrânia são fatores que seguem desestabilizando as cadeias globais de valor e dificultam especialmente o acesso a commodities que consistem em insumos utilizados na fabricação de pneus agrícolas, como o negro de carbono e a borracha sintética fabricados pela Ucrânia e pela Rússia.

e) O recurso da AGCO às importações de outras origens se explicaria principalmente pela incapacidade dos próprios produtores nacionais em atender à demanda local por pneus agrícolas.

f) Existem custos não desprezíveis, altos, envolvidos na homologação de novos fornecedores de outras origens não investigadas. A homologação de novos fornecedores pela AGCO é sempre precedida de análise técnica feita pela área de engenharia para verificar se as características do pneu atendem às necessidades da AGCO, considerando a máquina específica a ser produzida e as demais partes que serão usadas nesta máquina. Assim, ainda que o preço seja fator relevante na escolha de pneus, sua variação não implicaria automática troca de fornecedores.

g) A empresa detalhou [CONFIDENCIAL] com vistas a demonstrar a existência de restrições em termos quantitativos.

h) O contexto de incerteza e ausência de confiabilidade quanto à capacidade de fornecimento dos produtores nacionais de pneus impossibilitou um planejamento adequado da produção de máquinas agrícolas e fez com que a AGCO [CONFIDENCIAL]

i) O volume de vendas do mercado brasileiro seria atualmente primordialmente determinado por limitações na capacidade produtiva dos principais fabricantes nacionais, que apresentaram restrições em termos quantitativos.

j) A situação de desabastecimento em termos quantitativos gerou tendência de aumento de preços dos pneus agrícolas.

1.1.3 Borrachas Vipal S.A. (Vipal)

13. A Vipal, produtora de pneus reformados, forneceu em resumo, os seguintes argumentos nos autos:

a) Caso os direitos antidumping (AD) sejam extintos, muito provavelmente haverá retomada da prática de dumping nas exportações de pneus agrícolas da China para o Brasil. Tais importações entraram no Brasil a preços desleais, com uma margem de dumping relativa de 165,0%.

b) Consequentemente, caso os direitos AD sejam alterados ou suspensos, seria bastante provável que as exportações de pneus de carga originárias da China continuem a entrar no mercado brasileiro, em volumes ainda maiores, e a preços de dumping.

c) Os pneus chineses, sendo muito mais baratos do que os pneus convencionais, passarão a competir, em termos de preço, com os pneus reformados.

d) A suspensão do direito AD se mostra potencialmente danosa ao segmento de pneus reformados e ao meio ambiente.

e) Os pneus agrícolas novos, por sua vez, são substituíveis pelos pneus reformados, uma vez que são adquiridos pelos mesmos clientes.

f) Não há que se falar em concentração de mercado e, muito menos, que o direito AD aplicado causou tal efeito.

g) Existem inúmeros países exportadores de pneus agrícolas no mundo não gravados com direito AD no Brasil, de forma que a aplicação da medida antidumping sobre as importações de pneus agrícolas originárias da China não impede a entrada de importações no Brasil. Há diversas origens com valores consideráveis de exportação que podem abastecer o mercado brasileiro.

h) A indústria doméstica possui plena capacidade para atender o mercado brasileiro.

i) A aplicação dos direitos AD sobre as importações brasileiras de pneus agrícolas originárias da China não restringiu a entrada de importações no Brasil nem da China e nem de outras origens.

j) Não há qualquer indício de priorização do mercado externo em detrimento do mercado interno.

1.1.4 Associação Nacional da Indústria de Pneumáticos (ANIP)

14. A ANIP, entidade representante da indústria doméstica e petionária em defesa comercial, forneceu em resumo, os seguintes argumentos nos autos:

a) Para a entidade, a indústria doméstica não teria condições de concorrer com os preços desleais praticados pela indústria chinesa, e com isso seria necessária a prorrogação da medida antidumping vigente desde 2017

b) O produto sob análise pode ser utilizado em tratores, colheitadeiras, pulverizadores, graneleiras, implementos agrícolas, retroscavadeira, rolos compactadores e micro carregadeira para movimento de carga, entre outros. Para a petionária, os pneus agrícolas produzidos pela indústria doméstica seriam fabricados com as mesmas matérias-primas, seguindo o mesmo processo produtivo, possuiriam as mesmas aplicações, atenderiam aos mesmos requisitos técnicos e seriam comercializados nos mesmos canais de distribuição dos pneus agrícolas importados da China. Na cadeia a montante, se encontrariam indústrias de borracha e produtos químicos para fabricação do pneu. Na cadeia a jusante, estariam montadoras e revendedoras de pneus.

c) Há elevada competitividade do mercado brasileiro, havendo cinco produtores do produto sob análises: Bridgestone, Titan, Prometeon, Maggion Indústrias de Pneus e Máquinas Ltda. E Rinaldi S/A Indústria de Pneumáticos, além de diversas outras empresas em diversos países que fornecem produtos similares ou substitutos. Haveria pelo menos 34 países dentre as origens de importações brasileiras de pneus agrícolas. Ao fornecer dados sobre a possível concentração de mercado, a petionária indica que o mercado teria tendência de desconcentração, inclusive em patamares inferiores a 2500 pontos no HHI, o que classificaria o mercado como moderadamente concentrado.

d) No quesito de concorrência internacional, foi argumentado que, embora haja uma medida antidumping aplicada ao produto sob análise contra a China em 2017 - e que se encontra sob revisão ao final de seu período de vigência de cinco anos -, não haveria nenhuma medida aplicada ao produto oriundo de países cuja produção e exportação é relevante, como Índia, Estados Unidos e Japão. Embora não haja outras medidas antidumping vigentes no caso de pneus agrícolas, haveria medidas para outros tipos de pneu, como pneus de carga e pneus automotivos, motos e bicicletas, oriundos de países como China, Coreia do Sul, Tailândia, Rússia, Japão, Índia e Vietnã.

e) Aprofundando-se na origem das importações brasileiras, foi indicado que a China seria o terceiro maior exportador mundial do produto sob análise, representando 14,18% do market share global. Já no Brasil, as importações chinesas responderiam por 27,35% do total importado, ficando atrás apenas da Índia, com 48,97%. Por outro lado, o volume de importações da China teria se estabilizado entre T6 e T10. A petionária argumentou que isso seria um efeito da medida antidumping, que teria freado o crescimento das importações chinesas do produto a preços predatórios, sem, contudo, inviabilizar a importação dessa origem. A medida antidumping, portanto, teria surtido o efeito desejado, devendo ser mantida.

f) Quanto a barreiras tarifárias e não-tarifárias, não haveria tais barreiras à importação. A manifestação apresenta um dado produzido pela autoridade investigadora de comparação entre os impostos de importação do Brasil e outros países-membros da OMC, sendo que o imposto brasileiro seria inferior ao chinês. No que se refere ao produto sob análise, a Resolução Gecex nº 269/2011 teria reduzido a 0% a alíquota sobre esse produto. Adicionalmente, a petionária ressaltou que com a redução da alíquota do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante de 25% para 8%, pela Lei 14.301/2022, o preço do frete teria caído, incentivando importações.

1.2 Da instrução processual

15. Em 17 de fevereiro de 2022, foi enviado ofício circular SEI nº 748/2022/ME ao Gabinete do Ministro da Economia, Secretaria-Executiva da Casa Civil da Presidência da República, Secretaria-Geral das Relações Exteriores, Secretaria-Executiva do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, Secretaria Especial de Comércio Exterior e Assuntos Internacionais do Ministério da Economia, Secretaria Especial de Produtividade, Emprego e Competitividade do Ministério da Economia, Secretaria Especial de Fazenda do Ministério da Economia, Secretaria-Executiva da Câmara de Comércio Exterior, Presidência do Conselho Administrativo de Defesa Econômica e Presidência da Agência Brasileira de Promoção de Exportações e Investimentos, o, convidando tais órgãos a participarem da avaliação de interesse público como partes interessadas, fornecendo informações relacionadas a sua esfera de atuação.15.

16. Ressalte-se que não foram apresentadas manifestações pelos órgãos supracitados.

17. Com base na Circular nº 46, de 13 de setembro de 2022, publicada no D.O.U. de 14 de setembro de 2022, foi iniciada, com base em questionários de interesse público recebidos, avaliação de interesse público em relação à referida medida antidumping definitiva aplicada, nos termos do art. 6º da Portaria SECEX nº 13, de 29 de janeiro de 2020, e conforme Anexo I da referida Circular e Parecer SEI nº 12781/2022/ME, de 8 de setembro de 2023.

18. Ademais, foram apresentados na referida Circular os prazos que serviriam como base para a instrução da presente avaliação de interesse público, bem como da revisão de final de período do direito antidumping de referência.

19. Em 23 de setembro de 2022, por meio do Ofício SEI nº 255798/2022/ME, foi solicitado às partes CNH e AGCO que apresentassem a integralidade de documentos apresentados em base confidencial ou resumo público, até a data de 7 de outubro de 2022. As partes solicitaram extensão do prazo de resposta ao ofício, sendo prorrogado para ambas para o dia 17 de outubro de 2022. Os pedidos foram respondidos tempestivamente pela CNH e AGCO.

20. A ANIP apresentou Questionário de Interesse Público em 9 de novembro de 2022, em conjunto com estudo da Tendências Consultoria (Anexo I), após a publicação da Circular nº 43/2022. Em 10 de novembro de 2022, prazo de encerramento da fase probatória da avaliação de interesse público e da revisão de final de período, foram apresentadas manifestações pela ABIDIP, VIPAL, CNH e AGCO, além de estudo econômico da consultoria Ferres, apresentado em conjunto por ABIDIP, CNH e AGCO.

21. Ressalta-se que, para fins de avaliação final de interesse público, foram consideradas as manifestações finais trazidas até 9 de janeiro de 2023 - fase final de instrução processual, conforme disposto no art. 5º, § 7º, da Portaria Secex nº 13/2020. Nesse sentido, ressalta-se que nessa data foram apresentadas manifestações finais pela ANIP, AGCO e CNH.

22. Os argumentos e evidências adicionais apresentados ao longo da instrução processual pelas partes foram distribuídos neste documento de acordo com a pertinência temática dos critérios de avaliação de interesse público.

1.3 Do histórico da investigação de defesa comercial

1.3.1 Da investigação original

23. Em de 27 de outubro de 2015 foi protocolada pela Associação Nacional da Indústria de Pneumáticos - ANIP, doravante também denominada petionária, nova petição de início de investigação. Tendo sido identificados indícios suficientes, foi publicada no Diário Oficial da União (DOU) a Circular SECEX nº 83, de 18 de dezembro de 2015, publicada no D.O.U de 21 de dezembro de 2015, dando início à investigação para averiguar a existência de dumping nas exportações para o Brasil de pneus agrícolas de construção diagonal, comumente classificados nos subitens 4011.61.00, 4011.69.90, 4011.92.10, 4011.92.90, 4011.99.10, 4011.62.00, 4011.63.90, 4011.93.00 da Nomenclatura Comum do MERCOSUL - NCM, originárias da China, e de dano à indústria doméstica decorrente de tal prática.

24. Ao final da investigação, foi alcançada determinação positiva de prática de dumping nas exportações em questão e de dano à indústria doméstica decorrente de tal prática. Dessa forma, a investigação foi, então, encerrada, nos termos da Resolução CAMEX nº 3, de 16 de fevereiro de 2017, sendo publicada no DOU de 17 de fevereiro de 2017, com a imposição de direitos antidumping definitivos, por um prazo de até 5 (cinco) anos, aplicados às importações brasileiras de pneus agrícolas.

25. Por meio da Resolução CAMEX nº 23, de 29 de março de 2017, publicada no DOU de 31 de março de 2017, a Resolução nº 3 foi retificada, acatando pedido de reconsideração apresentado em face da Resolução CAMEX no 3, de 2017.

1.3.2 Da atual revisão de final de período

26. Em 15 de outubro de 2021, a Associação Nacional da Indústria de Pneumáticos, doravante também denominada ANIP ou somente petionária, protocolou, por meio do Sistema Eletrônico de Informações (SEI) do Ministério da Economia, petição de início de revisão de final de período com o fim de prorrogar o direito antidumping aplicado às importações brasileiras de pneus agrícolas, originárias da República Popular da China.

27. Em 6 de janeiro de 2022, por meio do Ofício SEI Nº 5098/2022/ME, foram solicitadas à ANIP, com base no § 2º do art. 41 do Decreto nº 8.058, de 2013, doravante denominado Regulamento Brasileiro, informações complementares àquelas fornecidas na petição. A empresa, após solicitar prorrogação do prazo, apresentou as informações solicitadas tempestivamente em 19 de janeiro de 2022.

28. Assim, por meio da Circular SECEX nº 10, de 16 de fevereiro de 2022, publicada no DOU de 17 de fevereiro de 2022, foi iniciada a revisão de final de período em relação aos direitos antidumping aplicados face às importações de pneus agrícolas. Da mesma forma, a referida Circular indicou que a avaliação de interesse público seria facultativa, com base em questionário de interesse público apresentado por partes interessadas.

29. Ressalte-se que as informações das empresas que compõem a indústria doméstica (empresas Prometeon, Bridgestone e Titan) para fins da revisão foram validadas em sede de procedimento de verificação in loco.

30. Em conformidade com o disposto no caput do art. 61 do Decreto nº 8.058, de 2013, a nota técnica contendo os fatos essenciais sob julgamento foi divulgada em 16 de dezembro de 2022, oito dias após o prazo inicialmente previsto na Circular Secex nº 46, de 13 de setembro de 2022.

1.4 Do histórico de avaliações de interesse público

31. Ressalte-se que não houve avaliações de interesse público anteriores ou análises equivalentes com vistas a possível intervenção sobre o direito antidumping aplicado no referido caso em concreto.

2. DOS CRITÉRIOS PARA AVALIAÇÃO FINAL DE INTERESSE PÚBLICO

32. Na avaliação final de interesse público em defesa comercial, serão considerados os seguintes elementos: 1) características do produto, cadeia produtiva e mercado do produto sob análise; 2) oferta internacional do produto sob análise; e 3) oferta nacional do produto sob análise; 4) impactos da medida de defesa comercial na dinâmica nacional.

33. Para fins de interesse público, buscou-se estender temporalmente a análise no intuito de comparar o cenário de oferta nacional e internacional vigente ao longo das investigações de defesa comercial, com base nas informações disponíveis à autoridade investigadora, viabilizando-se comparações entre dados da investigação original e da revisão em curso.

34. Ressalte-se que muitas das manifestações das partes interessadas fazem referência a informações de períodos distintos daqueles tomados como base na análise de defesa comercial, com dados verificados pela autoridade. Dessa forma, no âmbito da presente avaliação de interesse público, argumentos e possíveis evidências de períodos posteriores a T10 serão observados com cautela, sob pena de perda de concomitância face aos dados verificados em defesa comercial e evitando-se ponderações e recortes temporais casuísticos acerca da dinâmica do mercado discutido.

2.1 Das características do produto sob análise, cadeia produtiva, e do mercado do produto sob análise

2.1.1 Das características do produto

35. O produto objeto de investigação são os pneus novos de borracha para uso em veículos, implementos, colheitadeiras e máquinas agrícolas ou florestais ("pneus agrícolas"), de construção diagonal, exportados pela China para o Brasil. Os pneus agrícolas em questão normalmente possuem as medidas indicadas na tabela a seguir.

Medidas dos pneus agrícolas objeto de investigação

4.00-8	7.00-16	10.00-20	13.6-24	16.9-28	23.1-30	30.5L32	400/60-15.5
4.00-15	7.00-18	10-16.5	13.6-28	16.9-30	24.5-32	28.1L26	500/50-22.5
5.00-15	7.50-15	11.00-16	13.6-38	16.9-34	28.1-26	4.00/5-12	500/60-22.5
5.50-16	7.50-16	11.2-24	14-17.5	18.3-34	9L-15	5.00/6-12	600/50-22.5
5.60-15	7.50-18	11.2-28	14.9-24	18.4-26	9.5L-15	10.5/65-16	600/55-22.5
6.00-12	7.50-20	11.25-18	14.9-26	18.4-30	11L-15	10.5/65-18	710/40-22.5
6.00-15	8.00-18	12-16.5	14.9-28	18.4-34	11L-16	10.5/80-18	VA30.5L-32
6.00-16	8.3-24	12.4-24	15.5-38	18.4-38	17.5L-24	10.5/89-18	VA35.5L32
6.00-20	9.00-16	12.4-28	16.4-30	20.8-38	19.5L-24	11.5/80-15.3	
6.50-16	9.5-24	12.4-36	16.9-24	20.8-42	21L30	12.5/80-18	
6.50-20	10.00-16	12.4-38	16.9-26	23.1-26	28L26	250/80-18	

36. Observa-se que necessariamente os pneus de construção diagonal com dimensões listadas na tabela acima são considerados pneus agrícolas, podendo ser utilizados em tratores, colheitadeiras, pulverizadores, graneleiras, implementos agrícolas, retroscavadeira, rolos compactadores e micro carregadeira para movimento de carga, entre outros.

37. Observa-se que o produto abrange também os pneus agrícolas para aplicação industrial, que podem ser utilizados em máquinas industriais ou máquinas de construção e ser encontrados sob a denominação de "pneus agroindustriais", os quais, segundo a AGCO podem ser utilizados tanto em máquinas industriais como em máquinas de construção.

38. A AGCO ressaltou, além disso, que a função do pneu é propiciar o deslocamento dos equipamentos que o utilizem, devendo ter capacidade de carga e amortecimento para tanto. Especificamente para o uso agrícola/agroindustrial, é preciso que o pneu tenha capacidade de transmitir o torque para esse deslocamento, com tração e potência necessária, fornecendo uma resposta de dirigibilidade, estabilidade e frenagem com o mínimo de potência, a fim de proporcionar o menor consumo de combustível e quilometragem adequada. O pneu agrícola atua principalmente fora de estrada, em terrenos/solos diversos e em baixa velocidade.

39. Os pneus agrícolas são classificados em diagonais e radiais. Os pneus radiais são caracterizados pela aplicação de matérias-primas diferenciadas, como a utilização de cinturas, que lhe conferem qualidade e desempenho extras em relação ao pneu diagonal. Observa-se que os pneus radiais não estão incluídos no escopo do produto objeto de investigação.

40. Os pneus diagonais/convencionais, objeto da presente análise, são aqueles cuja estrutura apresenta os cabos das lonas estendidos até os talões e são orientados de maneira a formar ângulos alternados, entre 30 a 40 graus em relação à linha mediana da banda de rodagem. Os pneus diagonais/convencionais são produzidos a partir de diversas matérias-primas, a saber: borracha natural, borracha sintética, pó preto, produtos químicos, óleo, sílica, fibras têxteis e arame.

41. A ACGO, CNH e Vival, em seus questionários de interesse público, ressaltaram que as partes dos pneus agrícolas diagonais, ilustradas na imagem subsequente, são as seguintes.

a) Carcaça: é a parte estrutural do pneu, podendo ser de construção diagonal ou radial (no caso, os pneus agrícolas radiais foram excluídos do escopo da investigação). A carcaça sustenta a forma do pneu quando este é inflado, dando resistência para que o produto possa suportar a carga e a velocidade necessária à aplicação. Também é responsável pela rigidez e flexibilidade necessárias para o conforto e dirigibilidade.

b) Banda de rodagem: parte externa do pneu que está diretamente em contato com o solo, garantindo tratividade, resistência ao desgaste e cortes, estabilidade, dirigibilidade e autolimpeza.

c) Flancos: são compostos de borrachas especiais que constituem a parte flexível do pneu, responsável pelo amortecimento das vibrações e pelo conforto do motorista.

d) Talão: parte mais rígida do pneu, formada por um filamento de aço, responsável por fixar o pneu na roda e vedar o ar. Também é função do talão transmitir a rotação da roda para o pneu.

e) Liner: nos pneus sem câmara, constitui uma camada de borracha feita com materiais especiais e impermeáveis para evitar o vazamento de ar. Nos pneus com câmara, apresenta um composto especial que protege o pneu do contato com a câmara de ar.

42. Observa-se, na figura acima, que a parte "cinturas" não faz parte dos pneus diagonais, produto objeto da presente avaliação de interesse público.

43. Destaca-se, ainda, que os pneus destinados a empilhadeiras, carrinho de golfe, para veículos utilitários Gator, para uso em máquinas mineradoras, bem como os pneus radiais não estão incluídos no escopo da investigação. Esses tipos de pneus somente deverão ser considerados objeto de investigação se forem diagonais e se enquadrarem nas dimensões especificadas na tabela de medidas dos pneus agrícolas objeto de investigação.

44. A ANIP, em sua submissão de questionário de interesse público, ponderou que o produto sob análise pode ser utilizado em tratores, colheitadeiras, pulverizadores, graneleiras, implementos agrícolas, retroscavadeira, rolos compactadores e micro carregadeira para movimento de carga, entre outros. Em sua forma diagonal/convencional, que é objeto desta avaliação, a estrutura dos pneus apresenta os cabos das lonas estendidos até os talões e são orientados de maneira a formar ângulos alternados, entre 30 a 40 graus em relação à linha mediana da banda de rodagem, sendo produzidos a partir de matérias primas como borrachas naturais e sintéticas, pó preto, produtos químicos, óleo, sílica, fibras têxteis e arame.

45. Destaque-se que as NCMs em que são comumente classificados os produtos sob análise são: 4011.70.10, 4011.70.90, 4011.80.90, 4011.90.90 e 4011.90.10. A seguir, tem-se a tabela com os códigos NCM e suas respectivas descrições.

Classificação NCM de pneus agrícolas		
40.11	Pneumáticos novos, de borracha.	
4011.10.00	- Do tipo utilizado em automóveis de passageiros (incluindo os veículos de uso misto (station wagons) e os automóveis de corrida)	16
4011.20	- Do tipo utilizado em ônibus (autocarros*) ou caminhões	
4011.20.10	De medida 11,00-24	16
4011.20.90	Outros	16
4011.30.00	- Do tipo utilizado em veículos aéreos	0
4011.40.00	- Do tipo utilizado em motocicletas	16
4011.50.00	- Do tipo utilizado em bicicletas	16
4011.70	- Do tipo utilizado em veículos e máquinas agrícolas ou florestais	
4011.70.10	Nas seguintes medidas: 4,00-15; 4,00-18; 4,00-19; 5,00-15; 5,00-16; 5,50-16; 6,00-16; 6,00-19; 6,00-20; 6,50-16; 6,50-20; 7,50-16; 7,50-18; 7,50-20	16
4011.70.90	Outros	16
4011.80	- Do tipo utilizado em veículos e máquinas para a construção civil, de mineração e de manutenção industrial	
4011.80.10	Radiais, para dumpers concebidos para serem utilizados fora de rodovias, com seção de largura igual ou superior a 940 mm (37"), para aros de diâmetro igual ou superior a 1.448 mm (57")	2
4011.80.20	Outros, com seção de largura igual ou superior a 1.143 mm (45"), para aros de diâmetro igual ou superior a 1.143 mm (45")	2
4011.80.90	Outros	16
4011.90	- Outros	
4011.90.10	Com seção de largura igual ou superior a 1.143 mm (45"), para aros de diâmetro igual ou superior a 1.143 mm (45")	2
4011.90.90	Outros	16

46. Ressalte-se que, em 19 de abril de 2017, a CAMEX, em razão de atualização do Sistema Harmonizado, retificou a Resolução CAMEX nº 3/2017, que aplicou o direito antidumping em tela.

"Art. 1º Encerrar a investigação com aplicação de direito antidumping definitivo, por um prazo de até 5 (cinco) anos, às importações brasileiras de pneus agrícolas, comumente classificados nos itens 4011.61.00, 4011.69.90, 4011.92.10, 4011.92.90, 4011.99.10, 4011.62.00, 4011.63.90, 4011.93.00 da Nomenclatura Comum do Mercosul - NCM, originárias da República Popular da China, (...)"

Leia-se:

"Art. 1º Encerrar a investigação com aplicação de direito antidumping definitivo, por um prazo de até 5 (cinco) anos, às importações brasileiras de pneus agrícolas, comumente classificados nos itens 4011.70.10, 4011.70.90, 4011.80.90, 4011.90.90 e 4011.90.10 da Nomenclatura Comum do Mercosul-NCM, originárias da República Popular da China, (...)"

47. Assim, conclui-se que os pneus agrícolas se caracterizam como produto utilizado em veículos, implementos, colheitadeiras e máquinas agrícolas ou florestais com o intuito de propiciar o deslocamento de tais equipamentos com capacidade de carga, amortecimento e capacidade de transmitir o torque necessário para tanto. De toda maneira, no item seguinte, será detalhada a cadeia produtiva do produto e suas funcionalidades no mercado.

2.1.2 Da cadeia produtiva do produto sob análise

48. O processo de fabricação do produto nacional é composto pelas seguintes etapas:

a) confecção da massa: diversos componentes (borracha, cargas reforçantes, plastificantes, agentes de vulcanização, acelerantes ou catalizadores, retardantes, aditivos e antioxidantes) se combinam em um misturador fechado chamado Banbury com rolos contra rotantes em forma de espiral. A fusão dos componentes ou processos de plastificação é possível graças a 3 fatores fundamentais: (i) trabalho mecânico; (ii) calor; e (iii) ação química;

b) confecção dos semielaborados: constituídos de uma ou mais massas dispostas segundo certa geometria. O processo é realizado em uma máquina (extrusora) constituída de uma rosca sem fim que serve para plastificar a massa e transportá-la para a saída (cabeça extrusora) com uma pressão suficientemente capaz de passar por meio de uma placa metálica com um furo central perfurado, adquirindo a forma desejada. Acoplado-se mais extrusoras sobre a mesma fiação são obtidos os semielaborados;

c) confecção de friso: O friso é uma estrutura de fios de aço paralelos de seção redonda. A confeccionadora de frisos guia paralelamente vários fios de aço sobre um tambor de confecção de diâmetro igual ao friso acabado. O número de fios de aço e de camadas são específicos para cada tipo de pneu. Depois de pronto, é recoberto por uma banda de tecido de náilon emborrachado. A característica fundamental dos frisos é dada pela resistência;

d) confecção de tecido têxtil e tecido metálico: por meio de uma máquina - calandra, são confeccionados o tecido têxtil (constituído de coronéis de fibras têxteis dispostas paralelamente e recobertas por duas folhetas de massa) e o tecido metálico (constituído de cordas de aço dispostas paralelamente e recobertas por folhetas e massa);

e) confecção de anéis de carcaças: compreende o corte dos tecidos têxteis em ângulos inferiores a 90 graus (quando em estrutura diagonal), além da montagem destes tecidos cortados em forma de anéis. A composição destes anéis (quantidade de camadas) depende da estrutura especificada de cada pneu correspondente à capacidade de carga;

f) confecção da carcaça: ocorre a montagem de todos os componentes semielaborados destinados a formar o pneu. No caso dos pneus diagonais, há uma única fase onde são montados os seguintes elementos: anéis de carcaça, frisos, flancos bordo têxteis, lista antiabrasiva e rodagem;

g) vulcanização: ocorre uma reação química, ativada pela temperatura, por meio da qual se eliminam as propriedades plásticas por polímeros em favor da manutenção das características elásticas. A carcaça deve ser comprimida contra o molde, assumindo assim a forma desejada. Tal ação é exercida pela câmara de vulcanização que, dilatando-se sob ação da pressão do fluido, comprime a carcaça contra o molde; e

h) acabamento e controle: é feita análise que permite avaliar eventuais presenças de defeitos externos (estruturais ou não).

49. A ANIP, em manifestação apresentada durante a fase probatória da presente avaliação, argumentou que a análise dos questionários dos exportadores e as verificações in loco realizadas no âmbito da investigação original permitiram concluir que o processo produtivo dos pneus agrícolas adotado pelos diferentes produtores chineses é bastante similar ao da indústria doméstica, e inclui, principalmente, as seguintes etapas: inspeção das matérias-primas; mistura dos elementos para conformação da borracha; extrusão; calandragem do tecido; corte; construção do anel metálico; construção do pneu verde; vulcanização dos pneus verdes; e inspeção de aparência e armazenagem

50. Conforme a AGCO, em seu questionário de interesse público, o mercado de pneus agrícolas seria segmentado de acordo com o cliente a que o produto se destina em: (i) mercado original, e (ii) mercado de reposição. Tal segmentação já teria sido reconhecida pela jurisprudência do Conselho Administrativo de Defesa Econômica, de forma que o produto pode ser considerado tanto um insumo para cadeias a jusante de montagem de maquinário agrícola, como produto final quando vendido pelo mercado de reposição diretamente para consumidores que querem trocar ou reparar pneus de suas máquinas agrícolas.

51. No mercado original, os clientes seriam as montadoras, que incorporam os pneus agrícolas adquiridos em máquinas agrícolas novas, de modo que as máquinas já saem da fábrica equipadas com tais produtos. Destaque-se a inviabilidade econômica da venda de equipamentos agrícolas sem os pneus previamente montados nas máquinas, dado o custo de transporte e armazenamento desses bens apenas por meio de caminhões e guindastes.

52. No mercado de reposição, os clientes seriam distribuidores/revendedores que adquirem pneus agrícolas com a finalidade de revendê-los aos proprietários/detentores de máquinas agrícolas e que demandem reposição de pneus desgastados ou danificados.

53. Dessa forma, considerando o mercado original de pneus agrícolas, a AGCO afirmou que, no elo seguinte da cadeia produtiva, estão as montadoras de maquinários e implementos agrícolas, tais como ela própria.

54. Já a CNH afirmou, em seu questionário de interesse público, que os pneus agrícolas podem ser equiparados a um insumo para o setor agrícola/agroindustrial/construção, sendo estes localizados nos elos a jusante da cadeia. Nesse contexto, apresentou fluxograma sobre as cadeias a jusante do produto, apontando os fabricantes de maquinários agrícolas e revendedores de pneus como consumidores primários, seguidos de revendedores de maquinários agrícolas, e, por último, agricultores e empresas da agroindústria.

55. Em termos de cadeia a montante, a CNH ressaltou que, entre os produtos utilizados como insumos na fabricação de pneus agrícolas estão a borracha sintética, borracha natural, negro de carbono, reforço metálico e tecidos específicos para pneus.

56. A Vival, em seu questionário de interesse público, ressaltou que trabalha com produtos de reparo e reforma de pneus, entre eles, os pneus agrícolas. Argumentou, ademais, que foi a primeira fabricante brasileira de produtos para reforma e reparo de pneus e câmaras de ar, sendo, atualmente, a produtora com maior representatividade nesse mercado.

57. A empresa argumentou que a reforma de pneus consiste no processo de reaproveitar com total segurança a carcaça de pneus usados, que, ao invés de serem descartadas prematuramente, voltam a rodar como se novos fossem, sem perder qualidade, segurança e desempenho. O processo consistiria na recuperação da carcaça e da reposição da banda de rodagem do pneu por meio da recapagem, recauchutagem ou remoldagem, depois vendidos para o uso em máquinas agrícolas.

58. A ANIP, em seu questionário e manifestação apresentada durante a fase probatória da presente avaliação, afirmou que na cadeia a montante, encontram-se principalmente as empresas produtoras de borracha sintética, borracha natural, negro de carbono, reforço metálico, tecidos específicos para pneus e químicos. Por essa razão, ela salienta a importância da análise da cadeia a montante para o caso em questão, considerando que há vários segmentos envolvidos, bem como diversas empresas produtoras no país que geram empregos no país e fornecem insumos para a indústria de pneumáticos. Para ilustrar essa situação, a entidade em tela buscou demonstrar a participação dos insumos no custo de fabricação do presente produto em T10:

59. A ANIP afirmou também que o produto sob análise é um produto final, quando adquire a forma de equipamento original. Por sua vez, seria insumo para máquinas agrícolas, através de montadoras, cujas vendas podem ser feitas de modo direto ou por meio de revendedores. No caso da venda para montadora, afirmou que o pneu será utilizado como parte para montar pela primeira vez a máquina agrícola, já no caso de reposição, o produto sob análise irá repor o produto original. Afirmou ainda que os pneus agrícolas radiais (possível substitutos) observam exatamente a mesma lógica do pneu sob análise.

60. A Vival, em suas manifestações, argumentou que o mercado de pneus agrícolas atende em maior parcela o mercado de reposição de pneus agrícolas, que também envolve vendas de pneus reformados. Por sua vez, a ANIP, em estudo elaborado no presente caso, indicou que a segmentação deste mercado seria, ao longo do período de revisão, a seguinte em termos de share no consumo de pneus agrícolas:

61. Portanto, em sede de conclusões finais, entende-se que os pneus agrícolas são considerados como um insumo para o setor agrícola/agroindustrial, utilizado como parte de montagem desse maquinário, ou também como produto final, no caso do mercado de reposição.

62. O elo a jusante é formado por fabricantes de maquinários agrícolas e revendedores de pneus agrícolas, assim como pelo mercado de reposição. Observa-se que neste último revendem-se pneus agrícolas em geral a preço mais elevado que fabricantes, sendo, portanto, parte essencial do setor de agronegócio. Na cadeia a montante, encontram-se as empresas produtoras de borracha sintética, borracha natural, negro de carbono, reforço metálico e tecidos específicos para pneus.

2.1.3 Da substitutibilidade do produto sob análise

63. Nesta seção, averiguam-se informações acerca da existência de produtos substitutos ao produto sob análise, tanto pelo lado da oferta quanto pelo lado da demanda, a partir das manifestações e evidências aportadas ao longo da instrução processual.

64. A Vival, em seu questionário de interesse público, afirmou que, em termos de demanda, os pneus novos são substituíveis pelos pneus reformados, uma vez que são adquiridos pelos mesmos clientes, com concorrência baseada principalmente no fator preço.

65. Já a CNH afirmou, em seu questionário de interesse público, que os pneus radiais poderiam, em tese, substituir os pneus diagonais, já que, em termos de qualidade/performance, não haveria prejuízo, sendo o pneu radial mais robusto e com melhor performance se comparado ao diagonal. Entretanto, tal substituição seria economicamente inviável, dado o preço mais elevado. Informou, ainda, que há diversas diferenças em termos de aplicação e performance entre os dois tipos de pneus, que corroboraria sua inviabilidade como substituto ao pneu diagonal.

66. De maneira similar, a AGCO, em seu questionário de interesse público, mencionou que pneus agrícolas de construção radial poderiam ser utilizados para as mesmas finalidades que os pneus agrícolas de construção diagonal. Contudo, tal substituição não seria uma alternativa viável por questões econômicas, além de demandar

uma série de homologações prévias por parte da indústria nacional de máquinas agrícolas.

67. Sob a ótica da oferta, a AGCO ressaltou que não seria factível que fabricantes de outros tipos de pneus, como os radiais, tivessem condições ou retorno financeiro viável para adaptar os seus processos produtivos para atender a um eventual deslocamento de demanda por pneus agrícolas. Saliu-se que os pneus diagonais seriam mais baratos, por exemplo, que os pneus radiais.

68. A ANIP, em seu questionário, afirmou que, apesar de o mercado de pneus agrícolas se tratar de um mercado que exige elevados investimentos iniciais, o que seria uma barreira para novos entrantes sob ótica da oferta, já há 5 produtores nacionais (Titan, Prometeon, Maggion Indústrias de Pneus e Máquinas Ltda. e Rinaldi S/A Indústria de Pneumáticos), o que seria um número significativo, além de possíveis origens alternativas sem medidas antidumping aplicadas.

69. Com relação à substitutibilidade sob a ótica da demanda, a ANIP ressaltou, em sua manifestação final, que para o produto sob análise haveria a possibilidade de substituição tanto por pneus agrícolas reformados, como por pneus agrícolas radiais. Afirmou que os pneus reformados possuem as mesmas características físicas, têm os mesmos usos e aplicações e se destinam aos mesmos segmentos comerciais, sendo, inclusive, adquiridos pelos mesmos clientes. Em razão disso, os pneus reformados podem e são utilizados em substituição aos pneus novos, sendo uma prática de grande parcela dos agricultores.

70. A ANIP ressaltou também que um pneu "de fábrica" que saiu de uso deve ser avaliado pela reformadora para verificação do estado dos seus componentes e a possibilidade de recapagem. Haveria, nesse sentido, inúmeras reformadoras no Brasil que oferecem esse serviço aos agricultores. De acordo com a Associação Brasileira de Reformadores de Pneus, haveria 1.384 unidades reformadoras de pneus, incluindo o produto objeto da presente análise. Ademais, a ANIP afirmou que os pneus reformados podem custar entre 20% e 30% menos do que um pneu novo e que por isso seriam opções alternativas e competitivas à aquisição do produto sob análise.

71. A Associação afirmou ainda que os pneus radiais também se apresentam como uma possibilidade viável de substituição pela ótica da demanda, e que os pneus radiais são pneus que vêm ganhando cada vez mais espaço no mercado de pneumáticos agrícolas. De acordo com a ANIP, no Brasil, o uso de pneus radiais passou de 5% para algo em torno de 10 a 20% do total demandado pelo mercado. Afirmou então que seria possível, a critério do usuário final ou da montadora, a substituição de medidas de pneus diagonais por pneus radiais agrícolas, levando-se sempre em consideração a aplicação de uso desta máquina e a tecnologia de fabricação de cada montadora.

72. A Vival, em suas manifestações durante a instrução processual, afirmou que os consumidores de pneus agrícolas podem desviar a sua demanda para produtos substitutos, como os pneus reformados. Portanto, a reforma de pneus também contribui para o abastecimento do mercado nacional. Estimou que, de 2016 a 2021, foram reformados cerca de [CONFIDENCIAL] unidades de pneus agrícolas e [CONFIDENCIAL] unidades de pneus, considerando que o mesmo pneu pode ser reformado até três vezes, a depender da qualidade da carcaça e de fatores como tipo de solo, condições climáticas, etc., por um custo de cerca de 60% a 70% menor em relação a um pneu novo.

73. Afirmou também que a reforma de pneus não seria apenas economicamente viável, mas também se apresenta como uma prática sustentável, visto que a fabricação de um pneu emprega recursos naturais não renováveis, como água, aço e derivados do petróleo. Nesse sentido, a reforma, nesse mesmo processo, empregaria menos de um quinto dos recursos mencionados. Em um mercado como o agronegócio, no qual são cada vez maiores as pressões por sustentabilidade, reformar pneus passaria a ser também uma importante ação de preservação.

74. Ainda com relação à substitutibilidade de pneus agrícolas por pneus radiais, a ANIP afirmou, em suas manifestações finais que, apesar de os pneus radiais possuírem um preço inicial um pouco mais elevado do que os pneus diagonais, uma vez que os primeiros possuem uma vida útil maior, oferecem um menor custo por hora trabalhada e reduzem em até 30% os custos com combustíveis, o que faz com que, pelo custo-benefício, os preços acabem sendo equivalentes. Sendo assim, ponderou que o argumento apresentado pela CNH de que o diferencial no custo do pneu radial inviabilizaria sua implantação em diversos equipamentos não seria totalmente coerente, citando uma reportagem em que a CHN teria indicado que a menor opção pelo radial seria resultado de falta de informação sobre os custos-benefícios envolvidos na escolha de cada pneu.

75. A AGCO, em sua manifestação durante instrução processual, afirmou que pneus agrícolas reformados não são bons substitutos dos pneus novos, tendo em vista que as exigências de uso das máquinas agrícolas seriam elevadas, demandando o atendimento de requisitos estritos de confiabilidade, durabilidade e resistência. A empresa afirmou que o uso de pneus reformados não seria aplicável para as montadoras de máquinas agrícolas (segmento OEM), pois estas necessariamente precisam empregar pneus novos na montagem dos seus equipamentos, e que, mesmo para outros segmentos do mercado consumidor, não há como se considerar uma substitutibilidade efetiva. Repisou ainda que máquinas agrícolas ofertadas pelas montadoras são equipamentos novos, que necessariamente são equipados com pneus igualmente novos. Os clientes simplesmente não admitiriam adquirir um equipamento novo com pneus reformados.

76. A AGCO afirmou também que um pneu reformado custa, em média, algo em torno de 20% a 30% menos que um pneu novo, e que a expressiva diferença de preços entre os pneus novos e reformados seria um forte indicativo de que os produtos pertencem a mercados distintos, sendo os pneus novos produtos premium ou high-

end e que os pneus reformados, produtos low-end. Indicou também haver diferenças entre as aplicações dos pneus novos e dos reformados, dando-se preferência aos primeiros quando as exigências de uso são mais elevadas, com requisitos maiores de confiabilidade, durabilidade e resistência, uma vez que tendem a evitar interrupções não programadas da produção, o que seria de extrema relevância para o produtor agrícola que está adstrito aos ciclos da safra agrícola.

77. A empresa ponderou ainda que possivelmente que pneus reformados apresentam menor resistência às pressões a que são submetidos em trabalhos envolvendo altos níveis de tração e atrito. Afirmou que no processo de preparação para reforma, faz-se necessária a remoção das sobras das barras dos pneus (lugs) por meio de processo de lixamento, sendo este mais um fator que contribui para a fragilização da carcaça que receberá a nova cobertura de borracha do pneu reformado.

78. Adicionalmente, a AGCO afirmou que, até onde é do seu conhecimento, pneus reformados para aplicação em máquinas agrícolas não são encontrados à disposição para venda na prateleira da loja e que isso significa que o produtor agrícola levaria o seu próprio pneu usado para reforma por empresas especializadas, tratando-se, portanto, de mercado essencialmente cativo. Partindo dessa premissa, segundo ela, o surgimento e desenvolvimento do mercado de reforma de pneus pode ter impactado o volume total de vendas no mercado de pneus agrícolas novos, tendo em vista que consumidores menos exigentes podem ter passado a optar pelo prolongamento da vida útil de seus pneus, reformando-os antes de trocá-los por pneus novos. Contudo, isso não significa, sob seu ponto de vista, que os pneus reformados exerçam pressão competitiva sobre os preços dos pneus novos, pois o consumidor não encontra ambos, lado a lado, na prateleira da loja.

A Vival, em suas manifestações finais, indicou que a AGCO não teria apresentado elementos para comprovar a ausência de substitutibilidade entre pneus agrícolas e reformados. Afirmou ainda que todos os elementos probatórios apresentados nos autos por ela demonstrariam que pneus reformados e novos possuem características e qualidades semelhantes, podendo assim ser uma alternativa substituição de pneus novos.

79. A Vival mencionou ainda que a AGCO não teria apresentado elementos que comprovassem algumas de suas alegações, tais como: i) empresas especializadas na oferta de pneus reformados não têm produção em escala suficiente para atender as montadoras de máquinas agrícolas; ii) do ponto de vista estritamente técnico, os reformadores de pneus não dispõem de tecnologia que garanta os níveis de qualidade e confiabilidade exigidos pelas montadoras; iii) a hipótese de plena substituição de pneus novos por pneus reformados também é bastante questionável; iv) no melhor conhecimento da AGCO, de uma perspectiva técnica quanto ao processo produtivo, o tempo necessário para vulcanização (cura) completa da mistura das borrachas e demais

ingredientes só pode ser alcançado por caldeiras movidas à gás ou eletricidade, cujo custo somente pode ser arcado por empresas de grande porte, em sua visão, apenas as empresas integrantes da indústria doméstica; v) os pneus reformados apresentam menor resistência às pressões a que são submetidos em trabalhos envolvendo altos níveis de tração e atrito; e v) entre outros argumentos relacionados a dúvidas sobre substituição de forma perfeita por pneus reformados.

80. afirmou ainda que a notícia apresentada pela AGCO nos autos contradiz suas afirmações, pois a notícia afirma que "um pneu reformado de trator, colheitadeira ou outra máquina agrícola tem a mesma vida útil de um novo, pois o tempo de duração de ambos os tipos de pneus depende exclusivamente do uso". afirmou ainda que a notícia falava sobre a relevância do mercado de pneus agrícolas no Brasil, sendo o segundo maior consumidor de pneus reformados do mundo, tendo cerca de 400 mil pneus de uso agrícola e fora da estrada. A empresa indicou fontes que demonstrariam a relevância do setor de reforma. De acordo com a última edição da Revista Pnews, o impacto da reforma de pneus agrícolas geraria em torno de R\$ 7 bilhões em economia para o setor de agronegócio, uma vez que os pneus agrícolas teriam um custo alto e a possibilidade de reformar permitiria dobrar o tempo de uso dos pneus por um custo significativamente inferior.

81. A Vival argumentou ainda que o elemento de prova acostado aos autos pela AGCO demonstraria toda a tecnologia da indústria de reforma e como os pneus reformados seguem padrões técnicos do INMETRO que garantem a segurança e qualidade do produto.

82. A Vival indicou ainda que na reforma dos pneus, apenas é retirada a banda de rodagem (borracha). Se um pneu reformado não tem resistência conforme descrito, não é por ser reformado, e sim, porque a carcaça (pneu novo) não foi construída com tal resistência. afirmou ainda que em casos que existe dano à carcaça, na qual é necessária uma reparação, existem produtos específicos, como manchão, que podem ser aplicados na área danificada e que repõem a resistência da carcaça. Esta aplicação segue normas técnicas conforme o fabricante do produto e o dimensionamento do manchão segue normas técnicas da ABNT - NBR NM 225.

83. A ANIP, em sua manifestação final, pontuou que os pneus reformados possuem as mesmas características físicas, têm os mesmos usos e aplicações e se destinam aos mesmos segmentos comerciais, sendo, inclusive, adquiridos pelos mesmos clientes, de modo que a reforma de pneus é prática que contribui para o abastecimento do mercado interno. 83. afirmou ainda que os pneus reformados representam uma alternativa viável e efetivamente utilizada pela maior parcela do mercado (reposição), sendo prática comum de grande parcela dos agricultores a aquisição de pneus reformados em substituição aos pneus novos. Haveria inúmeras reformadoras no Brasil que oferecem este serviço aos agricultores, e, de acordo com a Associação Brasileira de Reformadores de Pneus, com relação à oferta de pneus reformados, no Brasil existem 1.384 unidades reformadoras, com produção de aproximadamente 13,5 milhões de pneus em 2019, dos quais 490 mil foram pneus agrícolas, off-road e industrial.

84. A ANIP ressaltou também em suas manifestações finais que pneus radiais possuem características e aplicações similares ao produto similar, afirmando que cabe à montadora a definição do tipo de pneu, de modo que ambos os pneus, sejam diagonais ou radiais e que poderiam ser direcionados ao uso de máquinas agrícolas, não havendo prejuízos em termos de qualidade. A diferença de aplicação consistia, segundo ela, tão somente na performance dos pneus, uma vez que o pneu radial é um produto com maior valor agregado e tecnologia, se comparado ao pneu diagonal. Postulou ainda que, ao comparar o custo-benefício de pneus radiais, os preços acabam sendo equivalentes pois, apesar de os pneus radiais possuírem um preço inicial um pouco mais elevado, eles possuem uma vida útil maior, além de oferecer um menor custo por hora trabalhada e reduzirem em até 30% os custos com combustíveis.

85. A AGCO, em suas manifestações finais, alegou que os pneus radiais, embora, em tese, também possam ser utilizados em máquinas agrícolas, não são em razão de resistência por parte de clientes brasileiros. afirmou também que se trata de barreira que somente poderá ser superada de forma gradual, no longo prazo, como mostra a experiência de outros países. 85. A AGCO afirmou também que pneus agrícolas reformados não atendem aos produtores agrícolas mais exigentes em relação à durabilidade e confiabilidade dos pneus que utilizam em suas máquinas, embora se admita que possam ser alternativa para os produtores agrícolas com restrições orçamentárias.

86. A CNH, em suas manifestações finais, reiterou que a definição da utilização de um pneu diagonal ou radial numa máquina agrícola não seria uma definição "estratégica" da montadora de máquinas agrícolas. A utilização de um tipo de pneu em detrimento do outro em determinada máquina agrícola seria uma decisão absolutamente técnica, pois os pneus diagonais e radiais teriam características físicas específicas que os diferenciam. Dessa forma, a utilização de um tipo de pneu a ser acoplado em determinada máquina ou implemento agrícola deve levar em conta essas particularidades, além de o preço também ser um fator relevante.

87. Diante dos elementos coletados no âmbito da presente avaliação de interesse público, é possível identificar, para fins de substitutibilidade na ótica da demanda do produto, possíveis alternativas mesmo que com limitações, sendo estas os pneus reformados e os pneus radiais.

88. Reconhece-se, no entanto, que há relativizações a serem feitas na relação de preço, performance e viabilidade técnica dos produtos indicados frente ao produto objeto de análise. De toda forma, como inclusive as montadoras habilitadas como partes interessadas nesse pleito já indicaram utilizar o pneu radial para determinadas aplicações, não se pode afastar o uso em alguma medida do produto para fins de desvio de demanda do produto ora em análise. Em relação ao pneu reformado, apesar de não compor os pneus utilizados para venda em máquinas agroindustriais novas, pontua-se que existe relativo grau de substitutibilidade no mercado de reposição de pneus, principalmente na competição via menor preço.

89. Sob a ótica da oferta, repisa-se, que a substitutibilidade dos pneus agrícolas se apresenta como improvável no curto prazo, diante dos altos custos e prazos para montagem de uma linha de produção. Isso não obstante, infere-se que a substituição de medidas de pneus diagonais por pneus radiais agrícolas, mesmo que limitada, poderia ser possível a critério do usuário final ou da montadora, mediante ajuste de preços e configurações da linha produtiva do produto, no horizonte de médio e longo prazos.

2.1.4 Da concentração de mercado do produto sob análise

2.1.4.1 Da estrutura do mercado

90. Nesta seção, busca-se analisar a estrutura de mercado, de forma a avaliar em que medida a manutenção de uma medida de defesa comercial pode prejudicar a concorrência, reduzir a rivalidade e influenciar eventual poder de mercado da indústria doméstica, com base nas evidências e manifestações coletadas pelas partes interessadas no presente pleito.

91. Em seu questionário de interesse público, a CNH argumentou que a Prometeon, Bridgestone e Titan, conjuntas são responsáveis por 94% da produção nacional brasileira de pneus agrícolas e constituem a indústria doméstica para fins da revisão de defesa comercial relativa ao produto. O percentual de 6% remanescente, portanto, seria detido pela Maggion e Rinaldi. A empresa argumentou também que as três principais fabricantes nacionais do produto similar - definidos como indústria doméstica - detêm praticamente 80% do mercado nacional.

92. A AGCO, por sua vez, argumentou, em seu questionário de interesse público, que a oferta nacional do produto sob investigação está concentrada em três empresas que respondem por quase 80% do mercado. Logo, segundo a AGCO, não se pode descartar a hipótese de que essas empresas sejam detentoras de poder de mercado, uma vez que pelo menos uma delas deteria participação superior a 20%, patamar acima do qual se presume a existência de posição dominante, nos termos da Lei nº 12.529/2011 (Lei de Defesa da Concorrência). Ainda de acordo com a parte, restaria claro que as importações desempenham importante papel no sentido de amenizar eventuais comportamentos abusivos por parte da indústria doméstica.

93. A Vival, por outro lado, argumentou, em seu questionário de interesse público, que, conforme pode ser observado no parecer de início da revisão de defesa comercial, há um elevado número de países fornecedores de pneus agrícolas para o Brasil, e que nas importações brasileiras, pode-se identificar ao menos 4 diferentes

origens com participação superior a 3% do total importado pelo Brasil de pneus agrícolas em T10. afirmou, ainda, que a própria China continua a exportar pneus agrícolas para o Brasil em quantidades significativas, apesar da aplicação dos direitos antidumping. Adicionalmente, argumentou que, de T6 para T10, a participação das vendas da indústria doméstica no mercado brasileiro diminuiu 5,4%, e se constatou aumento de 6,7% da participação das importações brasileiras de outras origens no mercado brasileiro. Por esses motivos, consoante a empresa, não há que se falar em concentração de mercado e, muito menos, que o direito antidumping vigente teria causado tal efeito.

94. A ANIP, em suas manifestações durante a instrução processual, argumentou que no Parecer Preliminar da presente avaliação foram consideradas apenas 4 empresas na produção nacional, de forma que a Maggion e a Rinaldi foram aglutinadas e consideradas como "Outras". Além disso, as importações foram incluídas no cálculo considerando cada origem como um único player, o que representaria limitação da análise interposta.

95. A ANIP argumentou ainda que cenário alternativo, considerando que a Maggion e a Rinaldi possuem o mesmo share do mercado, e que tanto a China como a Índia possuem pelo menos 3 empresas cada com a mesma participação no mercado, o HHI em T10 ficaria abaixo de 2.500, classificando o mercado como moderadamente concentrado, ao invés de altamente concentrado como nas conclusões preliminares.

96. A AGCO, em manifestação apresentada durante a instrução processual, argumentou que o mercado de pneus agrícolas seria altamente concentrado, e novas entradas não são prováveis nem seriam tempestivas para frear possível exercício abusivo de poder de mercado por parte da indústria doméstica, razões pelas quais as importações representariam importante instrumento para disciplinar players oligopolistas e fomentar a concorrência.

97. A ANIP, em manifestação apresentada durante fase probatória, afirmou que o mercado brasileiro seria competitivo, composto por cinco produtores nacionais que concorrem entre si e com importações de diversas origens, afastando assim a restrição à oferta em decorrência da aplicação das medidas antidumping sobre o produto chinês e possível exercício de poder de mercado por parte da indústria doméstica. Mencionou ainda que a melhora nas condições de concorrência e preço após aplicação da medida antidumping contribuiu para o aumento da competitividade do mercado, uma vez que, corrigidos os preços desleais das importações da China, observou-se o aumento da oferta do produto similar de outras origens.

98. A Vival, em sua manifestação final, ponderou que análises e objetivos dispostos na lei de defesa da concorrência não devem ser incondicionalmente aplicados em casos de defesa comercial, e que essa distinção seria legalmente estabelecida não por acaso, e que o próprio CADE entende que mecanismos de análise de mercado do direito da concorrência e da defesa comercial são distintos.

99. afirmou ainda que a o objetivo de uma avaliação de IP no âmbito da defesa comercial é de avaliar a existência de elementos excepcionais que justifiquem a suspensão ou alteração das medidas antidumping (art. 3º do Decreto nº 8.058/2013 e art. 2º da Portaria nº 13/2020) quando o impacto da imposição da medida sobre os agentes econômicos como um todo se mostrar potencialmente mais danoso quando comparado com os efeitos positivos de aplicação da medida (art. 3º da Portaria nº 13/2020), e que portanto, o objetivo da avaliação de Interesse Público não seria garantir volumes de importação mínimos de 30% do consumo aparente ou preservar um ambiente concorrencial salutar, como postulado pela montadora AGCO.

100. Adicionalmente, a Vival observou que a aplicação da medida AD em T6 não teve como consequência o aumento da concentração do mercado de pneus agrícolas. Na verdade, desde que o direito AD foi aplicado, observou-se um aumento nas importações das demais origens no mercado brasileiro e uma significativa queda de 10,7% na concentração entre T6 e T10. Ressaltou que o que aconteceu, na verdade, foi uma queda da concentração, principalmente por conta do aumento das importações de outras origens. Por fim, a Vival alegou que ao se segregar o HHI por empresa, a consultoria Tendências estimou que o mercado brasileiro, na verdade, deveria ser classificado como moderadamente concentrado em T10.

101. A ANIP ressaltou, em suas manifestações finais, que não a autoridade de defesa comercial não deveria utilizar aspectos concorrenciais para tomar suas decisões de intervenção na aplicação da medida antidumping, visto que a autoridade que realmente tem competência para analisar questões concorrenciais no país seria o Conselho Administrativo de Defesa Econômica - CADE. Destacou ainda nesse sentido que a autoridade concorrencial já analisou o setor de pneumáticos no âmbito da avaliação de interesse público de pneus de carga, constatando características de rivalidade local e ausência de preocupações concorrenciais, concluindo que não haveria indícios de restrição de concorrência no mercado, mesmo com a vigência de medida antidumping.

A AGCO alegou, em suas manifestações finais, que o mercado de pneus agrícolas é considerado pelo CADE com regional ou, no máximo, nacional, e que, as importações brasileiras representaram menor parcela, de no máximo [CONFIDENCIAL] do mercado brasileiro, e que não seria suficiente para que as importações possam vir a disciplinar o mercado. Não obstante, a AGCO afirmou que a impossibilidade de que as importações consubstanciem fonte de rivalidade efetiva para a indústria doméstica seria corroborada ainda pela declarada preferência das montadoras por suprimento junto aos fabricantes nacionais, pois o abastecimento junto a fabricantes nacionais seria muito mais confiável e flexível, qualidades extremamente importantes para montadoras de veículos e equipamentos agrícolas, que necessitam coordenar suas linhas de montagem com peças e suprimentos de diversas fontes.

102. Inicialmente, diante das manifestações apresentadas, cabe tecer comentário no sentido que a análise de estrutura de mercado e concorrência não pode ser observada como critério isolado para a tomada de decisão em possível intervenção por razões de interesse público. Nesse sentido, conforme consta no art. 3º, § 3º, da Portaria SECEX nº 13/2020, nenhum dos critérios analisados, isoladamente ou em conjunto, será peremptoriamente capaz de fornecer indicação decisiva sobre a necessidade ou não de intervir sobre a aplicação de medida de defesa comercial.

103. Relatadas as manifestações acima e apresentado comentário pertinente ao caso, de acordo com as informações contidas nos processos SEI 19972.101989/2021-41 (restrito) e 19972.101996/2021-43 (confidencial), foram definidas como indústria doméstica as linhas de produção de pneus agrícolas das empresas Prometeon, Bridgestone e Titan, responsáveis por 94% da produção nacional brasileira de pneus agrícolas. As vendas internas dos demais produtores foram estimadas em 6% do volume total de vendas do produto similar nacional no mercado interno, tendo sido identificadas como outros produtores nacionais as empresas Maggion Indústrias de Pneus e Máquinas Ltda. e Rinaldi S/A Indústria de Pneumáticos.

104. Observa-se que a composição da indústria doméstica na investigação original era diferente da presente revisão. De acordo com o processo MDIC/SECEX 52272.001721/2015-25, a indústria doméstica era composta unicamente pela Pirelli Pneus Ltda., doravante denominada Pirelli ou TP Industrial, que apresentou-se como a principal produtora nacional de pneus agrícolas, sendo responsável por 45,8% da produção nacional no período de investigação de dumping. A peticionária indicou, na época, haver outras quatro empresas produtoras de pneus agrícolas no Brasil - Titan Pneus do Brasil Ltda. ("Titan"), Bridgestone do Brasil Indústria e Comércio Ltda. ("Bridgestone"), Maggion Indústrias de Pneus e Máquinas Ltda. ("Maggion") e Rinaldi S/A Indústria de Pneumáticos ("Rinaldi") - e estimou sua capacidade produtiva e volume de produção para o período de investigação original, à exceção da Titan, a qual apresentou, ela própria, seus dados de produção e vendas, juntamente com o apoio formal à petição.

105. A existência de estruturas concentradas pode levar ao poder de mercado das empresas e, consequentemente, a diminuição do bem-estar da economia. Nesse sentido, o Índice Herfindahl-Hirschman (HHI) pode ser utilizado para o cálculo do grau de concentração dos mercados. Esse índice é obtido pelo somatório do quadrado das participações de mercado de todas as empresas de um dado mercado. O HHI pode chegar até 10.000 pontos, valor no qual há um monopólio, ou seja, há uma única empresa com 100% do mercado.

106. De acordo com o Guia de Análise de Atos de Concentração Horizontal, emitido pelo Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE), os mercados são classificados da seguinte forma:

- a) Não concentrados: HHI abaixo de 1500 pontos;
b) Moderadamente concentrados: HHI entre 1.500 e 2.500 pontos; e
c) Altamente concentrados: HHI acima de 2.500.

107. No caso em análise, o índice HHI foi calculado de forma detalhada, englobando a participação dos produtores domésticos e dos fabricantes/ exportadores localizados nas origens investigadas e não investigadas no mercado brasileiro de pneus agrícolas, aumentando-se assim o nível de desagregação de participação de mercado por empresa de T1 a T10.

Mercado Brasileiro de Pneus Agrícolas (em faixas percentuais) e Cálculo HHI											
Empresa	T1	T2	T3	T4	T5	T6	T7	T8	T9	T10	
ID	Titan	10-20	10-20	10-20	10-20	10-20	30-40	30-40	30-40	30-40	
ID	Prometeon	10-20	10-20	10-20	10-20	10-20	30-40	30-40	30-40	30-40	20-30
ID	Bridgestone	0-10	0-10	0-10	0-10	0-10	0-10	0-10	10 20	10 20	0-10
Outros produtores nacionais	Maggion	30-40	30-40	30-40	20-30	30-40	0-10	0-10	0-10	0-10	0-10
Outros produtores nacionais	Rinaldi	10 20	10 20	10 20	10 20	10 20	0-10	0-10	0-10	0-10	0-10
Produtores Estrangeiros	[CONFIDENCIAL]	-	0-10	0-10	0-10	0-10	0-10	0-10	0-10	0-10	0-10
Produtores Estrangeiros	[CONFIDENCIAL]	0-10	0-10	0-10	0-10	0-10	0-10	0-10	0-10	0-10	0-10
Produtores Estrangeiros	[CONFIDENCIAL]	-	-	-	-	-	0-10	0-10	0-10	0-10	0-10
Produtores Estrangeiros	[CONFIDENCIAL]	-	-	-	-	-	0-10	0-10	0-10	0-10	0-10
Produtores Estrangeiros	[CONFIDENCIAL]	-	-	-	-	-	0-10	0-10	0-10	0-10	0-10
Produtores Estrangeiros	[CONFIDENCIAL]	20-30	20-30	10 20	10 20	10 20	0-10	0-10	0-10	0-10	0-10
HHI		1.412	1.528	1.427	1.302	1.429	2.829	2.610	2.541	2.521	2.498

108. Durante o período de revisão, o mercado se manteve concentrado. Em T6 - logo após a imposição do direito antidumping às importações de pneus agrícolas originárias da China - o índice superou o patamar de 2.500 pontos e seguiu numa tendência decrescente até chegar na faixa de mercado moderadamente concentrado em T10 (entre 1.500 e 2.500 pontos). Ressalte-se que as alterações apresentadas em termos do HHI em relação às conclusões preliminares se devem principalmente ao grau de detalhamento e abertura dos produtores/exportadores chineses na investigação original, como já ponderado pelas partes interessadas em suas manifestações.

109. Nesse sentido, entre T1 e T5, a participação média da atual indústria doméstica (Titan, Prometeon e Bridgestone) no mercado de pneus agrícolas foi de [CONFIDENCIAL] %. De T6 a T10, essa participação média saltou para [CONFIDENCIAL]%, evidenciando um aumento na concentração deste mercado.

110. Por outro lado, a participação média das importações de pneus agrícolas foi de [CONFIDENCIAL]% entre T1 e T5. Após a imposição do direito antidumping, essa participação caiu para [CONFIDENCIAL]%. Em T6, registrou-se o maior nível de concentração do mercado ao longo de toda a série, quanto o HHI atingiu 2.828 pontos.

111. Como é possível verificar, o mercado de pneus agrícolas pode ser classificado como moderadamente concentrado, apresentando, durante o período (T1 a T5) e T10, pontuações abaixo de 2.500 pontos.

112. A declarada preferência das montadoras por suprimento junto aos fabricantes nacionais, visto que o abastecimento junto a fabricantes nacionais tende a ser mais confiável e flexível, qualidades extremamente importantes para montadoras de veículos e equipamentos agrícolas, deve ser um dos fatores levados em consideração para entender a concentração e funcionamento desse mercado.

113. Por todo o exposto, nota-se, após a aplicação do direito antidumping um deslocamento do mercado brasileiro para a faixa de altamente concentrado (acima dos 2.500 pontos). Entretanto, observa-se uma tendência de redução do índice, o que acarretou uma alteração para a faixa de moderadamente concentrado no período T10 (2.498 pontos), a partir da evolução das importações de outras origens e da distribuição da oferta nacional alicerçada entre 5 produtores nacionais e produtores/exportadores indianos, sérvios e chineses, com relativo destaque na composição deste mercado.

2.1.4.2 Das barreiras à entrada

114. A AGCO e CHN argumentaram, em seus questionários de interesse público, que, além da principal produtora nacional à época (2015), a Pirelli - com 45,8% do mercado -, havia quatro outras fabricantes: Titan, Bridgestone, Maggion e Rinaldi. Nesse sentido, conforme as partes, exceto pela substituição da Pirelli pela Prometeon (criada em 2017 a partir da divisão da Pirelli Tyre), a estrutura de mercado se manteve praticamente a mesma desde 2015, sem novos entrantes, o que indicaria a existência de significativas barreiras à entrada neste mercado.

115. Ademais, as empresas relataram que a entrada no mercado de pneus agrícolas demandaria investimentos elevados com prazos longos para que haja retorno do investimento. Consoante as empresas, o primeiro obstáculo à entrada estaria relacionada ao acesso aos equipamentos necessários para a montagem da linha de produção, essencialmente composta por prensas e moldes: além de se tratarem de bens de capital extremamente caros, os grandes fabricantes de prensas e moldes estariam localizados na China, que atualmente enfrenta sérias dificuldades para enviar os equipamentos ao Brasil em decorrência da falta de contêineres, havendo filas de cerca de dois meses para remessa.

116. De acordo com estimativas da AGCO, depois de feita a encomenda dos materiais para a linha de montagem, a produção das prensas levaria cerca de oito meses e o transporte marítimo até o Brasil teria aproximadamente mais dois meses, uma vez que o equipamento é montado para a realização de testes ainda na linha de fábrica do fornecedor e apenas depois disso é desmontado e embalado para transporte. Uma vez que o material chega ao Brasil, ainda seriam necessários cerca de quatro meses para instalação (comissionamento) e início das operações. Ao todo, estima-se que sejam necessários no mínimo 14 meses para a produção do primeiro pneu depois do investimento inicial.

117. Outra barreira, segundo a AGCO e CHN, estaria relacionada ao acesso às matérias-primas utilizadas para a fabricação de pneus. Quanto à borracha natural, as empresas argumentaram que a matéria-prima seria escassa e que existiriam riscos iminentes de desabastecimento, dado que os maiores produtores e exportadores do mundo estariam localizados em países do Sudeste Asiático, que nos últimos anos teriam aumentado muito seu consumo local, comprometendo volumes anteriormente destinados à exportação.

118. Além disso, as partes afirmaram que, apesar do potencial brasileiro para a produção de borracha natural, o Brasil ainda seria altamente dependente de importações, que representariam 60% do total do consumo nacional. Por fim, afirmaram que não se pode perder de vista outras circunstâncias atuais que dificultariam ainda mais a entrada no mercado, e que de forma geral, a pandemia do COVID19 e a guerra entre a Rússia e a Ucrânia seriam fatores que desestabilizaram as cadeias globais de valor e dificultariam o acesso a commodities globais, tais quais os insumos utilizados na fabricação de pneus agrícolas como negro de carbono e a borracha sintética fabricados pela Ucrânia e pela Rússia, bem como a óleos combustíveis.

119. A Vival, por sua vez, afirmou, em seu questionário de interesse público, não ter conhecimento de barreiras à entrada de importações de pneus agrícolas no Brasil além dos direitos antidumping aplicados contra as importações originárias da China.

120. A ANIP, em seu questionário de interesse público e manifestações decorrentes, alegou que as barreiras de entrada dizem respeito em maioria ao acesso ao capital necessário para os investimentos na montagem de linha de produção, sem maiores questões regulatórias. Com relação às alegações de barreiras à entrada

referentes à escassez de insumos para fabricação de pneus agrícolas, a ANIP não considera que isso configure uma barreira, pois acredita que a eventual queda pontual na exportação mundial de borracha teria maior relação com a desorganização das cadeias de fornecimento em face das medidas de contenção da Covid-19, diminuindo a oferta de navios e contêineres de forma pontual, do que com a escassez ou falta de matéria-prima.

A AGCO, em suas manifestações finais, repisou que não houve registro de nenhum entrante bem-sucedido pelo menos desde 2015, exceto pela substituição da Pirelli pela Prometeon. afirmou também que a indústria de pneus é em grande medida verticalizada, o que significa que os produtores de pneus também estão presentes nos elos de distribuição e revenda, o que segunda a empresa, restringiria a entrada de novos players. 121. A AGCO afirmou também que, apesar de se ter atribuído a queda do HHI ao crescimento das importações entre T6 e T10, as importações ainda representariam baixa parcela do mercado brasileiro, sendo, insuficientes para prevenir o exercício abusivo de poder de mercado por parte da indústria doméstica.

122. Para fins das conclusões finais de interesse público, como já pontuado no item 2.1.3, do ponto de vista da substitutibilidade da oferta, pontua-se que novos entrantes na produção de pneus agrícolas enfrentam barreiras relacionados à necessidade de investimentos e longos prazos para a montagem de sua linha de produção, em cadeia naturalmente verticalizada em sua distribuição. Diante das manifestações listadas, infere-se também a existência de possíveis dificuldades de acesso às matérias-primas necessárias à produção de pneus agrícolas, que aparentam ter sido mais circunstanciais, em parte devido à pandemia da Covid 19.

2.1.4.3 Dos atos de concentração

123. Com relação a atos de concentração, não foram apresentados dados específicos ao tema por nenhuma das partes interessadas que responderam o questionário de interesse público.

124. A CNH, no entanto, afirmou ter conhecimento de um ato de concentração relativo à aquisição das operações brasileiras da Pirelli (substituída pela Prometeon, criada em 2017 a partir da divisão da parte industrial da Pirelli Tyre) pela China National Chemical Corporation ("ChinaChem"). A referida operação teria ocorrido em 2015, com aval do CADE, sem restrições. No entanto, a parte não apresentou referência específica para o ato de concentração.

125. Em suas manifestações durante instrução processual, a ANIP identificou os atos de concentração no mercado de pneus agrícolas listados abaixo, todos aprovados sem restrições pelo CADE:

a. Ato de Concentração nº 08700.004767/2022-46: Prometeon adquiriu a Unidade de Produção Isolada - UPI ("UPI Ativos Tropical Pneus"), composta por 100% das ações emitidas por uma Sociedade de Propósito Específico ("SPE Tropical"), incluindo todos os ativos relacionados com os negócios de revenda de pneus para veículos de carga, agrícolas e off the road (OTR), para veículos de passeio e para motocicletas, os negócios de atividades de consumo (serviços de alinhamento e balanceamento e serviços de manutenção e reparação mecânica em veículos automotores) e o negócio de reparação de pneus. CADE decidiu pela aprovação sem restrições da operação.

b. Ato de Concentração nº 08012.001818/2012-64: constituição, pelas empresas Goodyear, Pirelli, Bridgestone, Michelin e Continental, da sociedade empresária EMDAPI - Empresa de Destinação Adequada de Pneumáticos Inservíveis Ltda, com o objetivo de destinar de forma adequada pneumáticos inservíveis, nos termos da legislação ambiental brasileira. CADE decidiu pela aprovação sem restrições da operação.

c. Ato de Concentração nº 08700.004216/2012-19: Titan Tire adquiriu ativos e licenças de determinadas marcas e tecnologia referente à fabricação, distribuição e venda de pneus diagonais de caminhão, da Goodyear. CADE decidiu pela aprovação sem restrições da operação.

d. Ato de Concentração nº 08012.011558/2006-97: aquisição feita pela Bridgestone de todas as ações da Bandag, implicando a aquisição do controle integral desta empresa. CADE decidiu pela aprovação sem restrições da operação.

e. Ato de Concentração nº 08700.007763/2013-29: consolidação das atividades econômicas da Comercial e Importadora de Pneus Ltda. ("Pneuc"), da Campneus Líder Pneumáticos Ltda. ("Campneus") e da Abouchar (unidade de negócios da Dasa dedicada à revenda exclusiva de pneus da marca Pirelli) em uma única sociedade. Conforme verificado pela Superintendência-Geral do CADE, a operação implicou sobreposição horizontal entre as atividades das Requerentes ligadas à revenda de pneus e integração vertical entre a produção de pneus pelo Grupo Pirelli, controladora da Pneuc e da Campneus, e a revenda do produto pela Abouchar.

f. Ato de Concentração nº 08012.005358/2012-43: aquisição de 80% do capital social da Campneus, até então ainda pertencente ao Grupo Campneus, pela Pneuc, integrante do Grupo Pirelli. No mérito, a análise concorrencial empreendida pelo CADE foi centrada na sobreposição horizontal entre os serviços de revenda de pneus prestados pelas partes, e na integração vertical entre a produção de pneus da Pirelli, controladora da Pneuc, e a revenda do produto pela Campneus.

126. Portanto, conclui-se que o mercado de pneus agrícolas teve alguns atos de concentração em função das principais produtoras, mas nenhum deles apresentou preocupações concorrenciais ou aprovação com restrições diante das evidências trazidas. Destaca-se também ausência de participação do CADE no presente processo. Ademais, pontua-se que o CADE em avaliação de interesse público relacionada a outro subtipo de pneus (pneus de carga) indicou, em sua participação, que não havia preocupações concorrenciais no mercado desse produto correlato.

2.2 Da oferta internacional do mercado do produto sob análise

2.2.1 Das origens alternativas do produto sob análise

127. A análise das importações de outras origens busca verificar a disponibilidade internacional de produtos similares ao produto objeto da investigação. Para tanto, verifica-se a existência de fornecedores do produto igual ou substituto em outras origens que não estão sob investigação no âmbito do processo de referência. Nesse sentido, é necessário considerar também os custos de internação e a existência de barreiras à importação destas origens, como barreiras técnicas, além de outros elementos que podem dificultar o acesso ao produto estrangeiro.

128. Convém destacar que mesmo origens gravadas podem continuar a ser ofertantes do produto. Dependendo das características de mercado e do produto, é possível e até mesmo esperado que ocorram desvios de comércio com a aplicação de medidas de defesa comercial, e que outras origens passem a ganhar relevância nas importações do produto pelo Brasil.

2.2.1.1 Da oferta mundial do produto sob análise

129. Com relação à oferta mundial do produto sob análise e a sua capacidade de produção mundial, a CNH, em seu questionário de interesse público, apresentou dados estimados de capacidade produtiva com base na publicação The Tire Business Book, datada de 21 de dezembro de 2020, pela qual observou que Japão, China, Índia e EUA figuram entre os principais produtores mundiais do produto sob análise, sendo China, Índia e Estados Unidos os três maiores, conforme tabela apresentada a seguir.

Estimativa da Capacidade Produtiva Mundial de Pneus Agrícolas

130. Ademais, a empresa afirmou que, embora haja fornecedores internacionais alternativos que produzem o produto investigado, o atual momento de escassez de produto mundialmente e de incremento da demanda, aliado à complexidade do processo de homologação de eventual novo fornecedor pela empresa, indicam que a manutenção dos direitos antidumping contra o maior produtor mundial de pneus agrícolas, cujos fabricantes já possuem homologação junto aos seus clientes no mercado nacional, agravaria as dificuldades já enfrentadas pela indústria brasileira de máquinas e implementos agrícolas na obtenção do produto.

131. Nesse contexto, a CNH e a AGCO informaram, em seus questionários de interesse público, que os fornecedores da CNH passam por longo e custoso processo de homologação, de forma que não seria fácil, ou mesmo economicamente viável para as empresas, buscarem novos fornecedores no mercado internacional, em curto ou médio prazo. Afirmaram ainda que o processo de homologação de um novo produto/fornecedor é extenso e envolve diversas etapas, levando, ao todo, de 6 a 18 meses.

132. Já a Vival, em seu questionário de interesse público, relatou não possuir dados de produção mundial de pneus agrícolas. No entanto, alegou que, como há diversas origens que exportam volumes significativos de pneus agrícolas e que possuem

balança comercial positiva, como Japão, Índia, República Tcheca, Espanha, Tailândia, Eslováquia, Turquia, Luxemburgo, Israel e Taipé Chinês, seria possível concluir que tais origens são produtores mundiais relevantes do produto sob análise. A empresa afirmou ainda que a China é o maior produtor de pneumáticos do mundo, tendo produzido cerca de 898 milhões de unidades em 2021.

133. A ANIP, em seu questionário de interesse público e manifestação durante a instrução processual, apresentou dados acerca da capacidade dos principais exportadores mundiais, com base no Tire Business 2022, conforme figura abaixo.

Capacidade dos principais exportadores [CONFIDENCIAL]

134. Para fins da avaliação final de interesse público, conclui-se que a China apresenta a maior capacidade produtiva para o produto objeto da investigação, seguido da Índia, Tailândia, Estados Unidos e Japão, como potenciais origens alternativas. Entre os principais fabricantes, destaca-se a Índia como segundo maior produtor mundial, conforme as informações listadas pelas partes, com número significativo de plantas produtivas neste mercado, equivalente ao quantitativo chinês, segundo as fontes [CONFIDENCIAL]

2.2.1.2 Das exportações mundiais do produto sob análise

135. Para avaliar a capacidade de exportação de pneus agrícolas dos principais países exportadores desse produto, foram obtidos dados do site Trade Map referentes aos códigos 4011.70, 4011.80, 4011.90 e 4011.90, conforme tabela a seguir, a qual lista os 10 maiores exportadores mundiais (por valor em milhares de dólares), durante o ano de 2020.

136. Ressalta-se que, por não ser possível a depuração das estatísticas internacionais de maneira desagregada, dada a ausência de detalhamento dos produtos abarcados nos volumes identificados, os dados de exportação em questão podem incluir outros tipos de pneus. Ressalta-se também que devido a não uniformidade das quantidades exportadas por cada país (alguns em toneladas, alguns em unidades), optou-se pelo uso do critério de valor em milhares de dólares (US\$), como unidade padrão de comparação.

Principais origens exportadoras de Pneus Agrícolas - 2020

	Origens	Valor exportação (Milhares de dólares)	Participação nas exportações mundiais (%)
1	Japão	1.561.064	16,6%
2	EUA	1.338.501	14,2%
3	China	1.215.294	12,9%
4	Índia	1.129.131	12,0%
5	Espanha	438.345	4,7%
6	França	395.270	4,2%
7	República Tcheca	386.962	4,1%
8	Holanda	261.900	2,8%
9	Brasil	208.310	2,2%
10	Itália	196.529	2,1%
	Demais Origens	2.274.149	24,2%
	Total	9.405.455	100,0%

137. Em 2020, a origem investigada China ficou em terceiro lugar entre os dez maiores exportadores mundiais, com cerca de 12,9% do valor total exportado mundialmente.

138. Entre as origens não investigadas, em 2020, o Japão figura como o maior exportador mundial de pneus agrícolas, responsável por 16,6% do valor total exportado, seguido dos Estados Unidos (14,2%). Após a China, a Índia (12%) se destaca como o quarto maior exportador, seguida da Espanha (4,7%), e França (4,2%), com posições relevantes em exportações mundiais.

139. A VIPAL apresentou, em seu questionário de interesse público, dados de exportações mundiais de pneus agrícolas, referentes ao período de investigação, de T6 a T10, tendo também como fonte a base de dados do Trade Map.

140. A ANIP, em seu questionário de interesse público e manifestações finais, também apresentou dados de exportações mundiais do produto sob análise em T10. Ressaltou que Japão, EUA e China são os principais exportadores de pneus agrícolas, sendo responsáveis respectivamente por cerca de 15%, 14% e 14% das exportações mundiais. Além desses países, ressaltou também Índia, Espanha, França e República Tcheca como origens que se destacariam por representarem, individualmente, mais de 4% das exportações mundiais, com destaque para a Índia que representa sozinha cerca de 10% dessas exportações. A ANIP afirmou que o mercado internacional de pneus agrícolas seria fragmentado entre diversos players, o que denota a existência de alta rivalidade e disponibilidade de produto em origens distintas.

A ANIP ressaltou ainda que haveria uma relação parcial entre e os países com maior capacidade instalada e os maiores exportadores no mundo, uma vez que foi observado que os países com maiores capacidades instaladas para a produção do produto sob análise são: Japão, EUA, China, Índia, República Tcheca, e Tailândia, os quais correspondem aos exportadores que obtiveram maior representatividade no mercado internacional de exportações de pneus agrícolas. 141. Ressaltou-se também a participação mundial das exportações da Índia, que figura como mais um player de destaque no cenário mundial, passando a ocupar o 4º lugar entre os principais exportadores globais, com notável aumento de suas exportações para o Brasil em T10. Adicionalmente, a ANIP mencionou que as exportações do Japão, Estados Unidos e Índia, tornaram-se tão significativas que, em termos de valor, é aproximadamente 91 vezes maior do que o valor importado pelo Brasil em T10, e que tal diferença seria um indicativo de que, ao considerar essas três origens, a disponibilidade do produto objeto em origens alternativas já conseguiria superar a necessidade das importações brasileiras. Segundo a Associação, o mercado brasileiro já conta com a importação de outros relevantes players tal qual Índia, Estados Unidos, Japão, Tailândia, Sérvia, República Tcheca, Espanha e México.

142. A Vipal, em sua manifestação durante instrução processual, questionou os motivos pelos quais se optou por restringir a análise de exportações a 2020, não considerando parte de 2021, ou realizar uma análise considerando os dados disponíveis que estejam mais atualizados, isto é, até junho de 2022, fora do período de investigação.

A ANIP, em suas manifestações finais, afirmou que em T10, há cerca de 90 países exportadores de pneus agrícolas, o que demonstra a variedade e disponibilidade de oferta internacional do produto sob análise. Afirmou também que, segundo Parecer de Tendências, durante o período de T6 a T10, houve aumento expressivo das exportações globais de pneus agrícolas diagonais, que saltou de aproximadamente US\$ 6,4 bi para cerca de US\$ 10,1 bi. Em termos percentuais, essa variação equivale a um crescimento de 57,5%, o que demonstra expansão significativa da comercialização do produto investigado. Ainda segundo a ANIP, o expressivo peso das exportações nas trocas comerciais de pneus agrícolas mundiais corroboraria a viabilidade dessas origens substituírem importações chinesas no mercado brasileiro com a manutenção da medida antidumping. 143. Por sua vez, também em suas manifestações finais, a entidade indicou que a tendência de aumento das exportações dos maiores exportadores mundiais do produto objeto estaria alinhada com diretrizes de aumento de investimento nesses países no setor de pneus agrícolas, reforçando, portanto, a constatação da existência de origens alternativas com capacidade produtiva que possam vir a substituir a China, em caso de manutenção da medida antidumping ora em revisão.

144. Sobre os argumentos das partes sobre o uso do ano de 2020, pondera-se que esse ano foi o último ano com dados mais completos, com maior número de países com dados consolidados. Insta mencionar que a própria Vipal notou dificuldade de obter dados de exportações dos Estados Unidos, Índia e Tailândia em 2021. Adicionalmente, ressaltou-se que análises fora do período de investigação de defesa comercial em interesse público possuem caráter excepcional. Ademais, pontua-se que, com base nas informações trazidas pelas partes, para lapsos temporais posteriores, o cenário traçado não altera em grande medida as conclusões sobre origens alternativas vis-à-vis à análise de 2020.

145. Portanto, além da China, existem outras origens relevantes em termos de exportações totais. Japão e EUA foram, em 2020, os principais exportadores do mundo, sendo responsáveis por, respectivamente, 16,6% e 14,2% do total exportado.

146. Nesse sentido, a China aparece em terceiro lugar (12,9%), seguida de Índia (12,0%), Espanha (4,7%), França (4,2%) e República Tcheca (4,1%), sendo muito dessas origens já fornecedoras de importações para o mercado brasileiro, conforme será observado no item 2.1.4 - referente à evolução das importações. A Índia apresentou o maior volume de importações no período de revisão, seguido das origens Sérvia, Estados Unidos, México e Turquia, que aumentaram significativamente suas importações no mercado brasileiro entre T6 e T10. Por fim, a China continuou sendo a segunda maior origem das importações brasileiras, mesmo com a aplicação do direito antidumping.

2.2.1.3. Do saldo da balança comercial

147. Com o objetivo de avaliar o perfil dos maiores exportadores de pneus agrícolas, buscou-se também referenciar as importações de tais origens com base em suas exportações líquidas (saldo das exportações menos importações) do produto, em milhares de dólares, de forma a obter o saldo da Balança Comercial de cada país, conforme tabela a seguir.

Saldo da Balança Comercial de pneus agrícolas - 2020 (milhares de dólares)

Origens	Quantidade exportada (milhares de dólares)	Quantidade Importada (milhares de dólares)	Saldo (milhares de dólares)
Japão	1.561.064,00	79.363,00	1.481.701
EUA	1.338.501,00	1.904.005,00	-565.504
China	1.215.294,00	149.677,00	1.065.617
Índia	1.129.131,00	82.501,00	1.046.630
Espanha	438.345,00	122.064,00	316.281
França	395.270,00	397.474,00	-2.204
República Tcheca	386.962,00	55.422,00	331.540
Holanda	261.900,00	217.338,00	44.562
Brasil	208.310,00	234.973,00	-26.663
Itália	196.529,00	197.958,00	-1.429

148. Observa-se que, em 2020, a origem investigada China apresentou superávit comercial nas transações de pneus agrícolas, sendo, assim, considerada uma origem exportadora líquida.

149. A ANIP, em seu QIP e manifestação apresentada durante a instrução processual, afirmou que grandes países exportadores, como Japão, Índia, República Tcheca, Tailândia e Eslováquia, mantêm saldos relativos de balança comercial superior a 71%, o que denota o expressivo peso das exportações nas trocas comerciais realizadas por esses países, o que corroboraria a viabilidade de que essas origens substituam importações chinesas no mercado brasileiro, em cenário de manutenção da medida antidumping.

150. A Vipal argumentou, em suas manifestações finais, que diversas dessas origens não investigadas possuem potencial exportador elevado, como Japão, Índia, Espanha, República Tcheca e Holanda, e apresentarm superávits comerciais, podendo se destacar como origens de perfil exportador, tendo representado 54,4% do total exportado pelo mundo em 2020.

151. Conclui-se que, das origens com elevado potencial exportador, Japão, Índia, Espanha, República Tcheca e Holanda apresentaram superávits comerciais, sendo, portanto, origens de perfil exportador. Reitera-se que as exportações das referidas origens representaram 54,4% das exportações mundiais totais em 2020. No entanto, Estados Unidos, França e Itália, embora grandes exportadores, apresentaram saldos comerciais negativos em 2020.

152. Observa-se, por fim, que o Brasil apresentou balança comercial negativa para pneus agrícolas em 2020, o que indica que as importações correspondem a complemento da demanda do mercado brasileiro para tal produto.

2.2.1.4 Das importações brasileiras do produto sob análise

153. Uma vez verificadas as exportações e a balança comercial mundiais de pneus agrícolas, com o objeto de examinar possíveis fontes alternativas, destaca-se a relevância da análise do perfil das importações brasileiras do referido produto desde a primeira investigação antidumping.

154. No tocante ao tema, a Vipal relatou, em seu questionário de interesse público, que, mesmo com a incidência dos direitos antidumping, as importações originárias da China retornaram, em T10, praticamente ao patamar de T6, período em que o direito somente passou a vigorar no final do oitavo mês. Nesse sentido, a aplicação do direito sobre as importações brasileiras de pneus agrícolas originárias da China não teria restringido a entrada de tais importações no Brasil, mas tão somente neutralizado os efeitos danosos à indústria nacional outrora causados por essas importações.

155. A ANIP, em seu QIP e demais manifestações, ressaltou que a Índia foi a principal origem estrangeira para o abastecimento do mercado de pneus agrícolas no Brasil e que, além da Índia, o Brasil importou pneus agrícolas de 33 origens diferentes. Afirmou também que as importações brasileiras de outras origens, à exceção da China, representaram 72% do total das importações brasileiras em T10, sendo de forma conjunta, superiores às importações chinesas.

156. A entidade ressaltou que o Brasil registrou aumento dos volumes importados de T6 a T10 para todas as origens presentes no mercado. Nesse sentido, as importações originárias da Índia, por exemplo, teriam apresentado aumento de 100%. Da mesma forma, verificaram-se aumentos expressivos, de até 1300%, para as importações da Sérvia, EUA, México, Turquia e República Tcheca, considerando esses países como alternativas viáveis para o abastecimento do mercado brasileiro. A ANIP ressaltou também que as demais origens não gravadas exportadoras para o Brasil já teriam acesso ao mercado brasileiro, de forma que os consumidores dispõem de ampla liberdade para escolher de qual origem ou produtor preferem adquirir o produto sob análise.

157. A ANIP observou, por fim, que, no período de revisão, as importações da China, entre T6 e T10, mantiveram-se estáveis, não representando grandes aumentos ou baixas, ressaltando que a origem gravada ainda continua sendo uma das principais fornecedoras ao mercado brasileiro, representando em T10 aproximadamente 27% das importações brasileira. Esse cenário demonstraria que a medida antidumping foi suficiente e razoável para neutralizar a prática de dumping, corrigindo os preços desleais praticados pela China, sem que inviabilizasse a importação de produtos dessa origem.

158. A Vipal, em suas manifestações, afirmou que existem diversas outras origens produtoras de pneus agrícolas além da China e que diversos exportadores mundiais relevantes apresentam superávit comercial. Além disso, o volume e o preço das referidas importações não seriam afetados pelos direitos antidumping atualmente em vigor. Em conjunto, todos esses elementos demonstrariam que existe ampla oferta internacional do produto sob análise e que a aplicação dos direitos antidumping em discussão não impede que os consumidores brasileiros importem pneus agrícolas a preços competitivos.

159. Adicionalmente, a empresa afirmou que volume total exportado pela China para o mundo em T10 correspondeu a [CONFIDENCIAL] vezes o tamanho do mercado brasileiro, e que o volume exportado pelas outras origens (Japão, Holanda, Espanha, República Tcheca e França) correspondem acerca de [CONFIDENCIAL] o tamanho do mercado brasileiro, sem mencionar três importantes exportadores mundiais de pneus agrícolas (EUA, Índia e Tailândia) que reportaram seus dados de exportação em unidades no Trade Map. Ponderou também que o valor total exportado pela China, Japão, Holanda, Espanha, República Tcheca e França correspondeu a [CONFIDENCIAL] vezes o tamanho do mercado brasileiro em T10, sendo, portanto, significativo quando comparado ao tamanho do mercado brasileiro.

160. A AGCO, em manifestação apresentada durante a instrução processual, alegou que quando se olha para os números relativos de importações, verifica-se que, ainda que o patamar de importações T6 tenha sido restabelecido, o aumento dos volumes das importações chinesas não acompanhou o crescimento do mercado brasileiro, sendo que, de T6 para T10, a participação de mercado da China teria diminuído cerca de 1 ponto percentual.

161. A ANIP, em suas manifestações finais, argumentou que as importações brasileiras de outras origens, à exceção da China, representaram 72% do total das importações brasileiras em T10, e que, portanto, a maior parte das importações brasileiras não está sujeita a direitos antidumping. Salientou que em T10 o Brasil

importou pneus agrícolas de, ao menos, 34 origens diferentes, dentre as quais destacou exportadores relevantes tais quais Estados Unidos, Japão, Tailândia, Sérvia, República Tcheca, Espanha e México, todos fornecedores de produtos estrangeiros que atendem a critérios de preço e qualidade para importadores brasileiros.

162. Relatadas as manifestações e respostas aos questionários de interesse público submetidas, apresentam-se, a seguir, os dados de importação depurados a partir da base de dados da Receita Federal do Brasil (RFB). Assim, a tabela abaixo apresenta o volume de importações brasileiras de pneus agrícolas, por origem, durante o período sob análise:

Importações Brasileiras de pneus agrícolas (em números-índices de toneladas)										
	T1	T2	T3	T4	T5	T6	T7	T8	T9	T10
China	100,0	112,4	142,0	205,5	175,4	77,8	55,5	56,3	59,9	71,1
Índia	100,0	110,7	82,2	61,0	51,8	106,8	195,7	193,6	157,8	225,9
Argentina	100,0	107,9	115,2	169,1	37,9	7,8	1,9	9,5	12,0	0,1
Sérvia	100,0	106,5	30,5	21,4	0,3	41,6	607,8	404,9	1.043,2	3.359,7
EUA	100,0	49,5	57,3	158,2	46,1	33,8	25,8	25,1	26,8	76,4
México	-	100,0	360,6	1.041,7	716,2	53,8	33,4	176,6	235,1	838,2
Turquia	100,0	167,3	168,5	172,4	49,0	19,6	39,4	23,2	1,8	34,3
República Tcheca	100,0	39,9	22,3	18,9	21,0	3,4	24,0	10,6	6,3	47,8
Sri Lanka	100,0	59,7	71,5	96,5	23,9	17,9	34,6	148,2	30,4	55,1
Finlândia	100,0	98,4	104,6	83,6	170,3	88,1	113,1	130,0	45,1	25,3
Outras(*)	100,0	19,4	20,9	24,0	15,0	4,5	15,6	7,8	4,3	2,8
Total exceto investigado	100,0	79,6	74,3	92,8	45,6	45,8	81,0	79,8	64,1	108,3
Total Geral	100,0	91,0	97,8	132,0	90,8	56,9	72,2	71,6	62,6	95,3

163. Em termos de participação das importações em relação ao total importado pelo Brasil, tem-se o seguinte:

Importações Totais Brasileiras de pneus agrícolas (em faixas percentuais)										
	T1	T2	T3	T4	T5	T6	T7	T8	T9	T10
China	30-40%	40-50%	50-60%	50-60%	60-70%	40-50%	20-30%	20-30%	30-40%	20-30%
Índia	20-30%	20-30%	10-20%	0-10%	10-20%	30-40%	50-60%	50-60%	50-60%	40-50%
Argentina	0-10%	0-10%	0-10%	0-10%	0-10%	0-10%	0-10%	0-10%	0-10%	0-10%
Sérvia	0-10%	0-10%	0-10%	0-10%	0-10%	0-10%	0-10%	0-10%	0-10%	0-10%
EUA	0-10%	0-10%	0-10%	10-20%	0-10%	0-10%	0-10%	0-10%	0-10%	0-10%
México	0-10%	0-10%	0-10%	0-10%	0-10%	0-10%	0-10%	0-10%	0-10%	0-10%
Turquia	0-10%	10-20%	10-20%	0-10%	0-10%	0-10%	0-10%	0-10%	0-10%	0-10%
República Tcheca	0-10%	0-10%	0-10%	0-10%	0-10%	0-10%	0-10%	0-10%	0-10%	0-10%
Sri Lanka	0-10%	0-10%	0-10%	0-10%	0-10%	0-10%	0-10%	0-10%	0-10%	0-10%
Finlândia	0-10%	0-10%	0-10%	0-10%	0-10%	0-10%	0-10%	0-10%	0-10%	0-10%
Outras	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%
Total exceto investigado	60-70%	50-60%	40-50%	40-50%	30-40%	50-60%	70-80%	70-80%	60-50%	70-80%
Total Geral	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

164. Nota-se que o volume total das importações brasileiras de pneus agrícolas manteve níveis bastante próximos, comparando-se T1 ([CONFIDENCIAL]t) a T10 ([CONFIDENCIAL]t), com uma pequena redução de 4,7%. No entanto, observa-se que ao longo do período da revisão, entre T6 e T10, o volume médio do total de importações ([CONFIDENCIAL]t) mostrou-se significativamente menor que o nível médio de importações do período original da investigação, de T1 a T5 ([CONFIDENCIAL] t), tendo havido uma redução de 29,9% no volume total de importações. Não obstante, em uma análise segregada entre T6 e T10, tem-se que as importações totais aumentaram 67,6%, indo de [CONFIDENCIAL]t em T6 para [CONFIDENCIAL]t em T10.

165. Observa-se também que o volume médio de importações da origem investigada China, sofreu reduções entre o período original ([CONFIDENCIAL] t) e período de revisão ([CONFIDENCIAL] t), após a aplicação da medida antidumping (redução de 56,4%). Observa-se também redução na participação das importações chinesas na composição do total importado de pneus agrícolas, indo de uma participação média de [CONFIDENCIAL] % na investigação original para a participação média de [CONFIDENCIAL] % no período de revisão. No entanto, a origem permaneceu como uma das principais fornecedoras de pneus agrícolas para o Brasil. Tem-se que as importações chineses diminuíram 28,9% entre T1 [CONFIDENCIAL] e T10[CONFIDENCIAL] , e que diminuíram 8,6% entre T6 [CONFIDENCIAL] e T10 [CONFIDENCIAL] , após a aplicação de medida antidumping..

166. Com relação às demais origens não investigadas, ao contrário da China, observam-se sucessivos aumentos de volume de importações entre T6 ([CONFIDENCIAL] t) e T10 ([CONFIDENCIAL] t), um aumento de 138,8%. Ao se comparar T1 a T10, tem-se aumento das importações das demais origens de 136,6%.

167. Com relação a retomada dos níveis de importações a patamares similares à investigação original, mesmo diante da redução das importações chinesas, destaca-se o aumento das importações da Índia, que passou de [CONFIDENCIAL] t em T5, antes da aplicação da medida, para [CONFIDENCIAL]t em T10, tendo havido aumento de 336,1%. As importações da Índia apresentaram evolução crescente durante o período de revisão, tendo se mantido presente de forma constante e significativa. Em termos de parcela das importações, a Índia representava ([CONFIDENCIAL % das importações totais em T5, antes da medida antidumping, e passou a representar ([CONFIDENCIAL]% em T10, tendo média de participação nas importações de [CONFIDENCIAL]% no período de revisão, enquanto no período de investigação original de T1 a T5, teve participação média de [CONFIDENCIAL]% nas importações totais de pneus agrícolas.

168. Diante do exposto, pode-se observar, em sede de conclusões finais, que o volume total de importações em T10 foi muito próximo ao volume total de importações de T1, T2, T3 do período da investigação original, indicando retomada das importações a níveis similares ao período anterior à aplicação da medida antidumping, com desvio de comércio em relação à origem gravada. Os dados demonstraram que o espaço perdido pelas importações chinesas foi ocupado pela Índia, principal origem das importações brasileiras em T10, dado que o volume das importações chinesas declinou 56,3% entre T5 e T10, intervalo em que as importações da Índia registraram elevação de 336,1%.

169. Desse modo, e considerando a relevância das exportações mundiais provenientes da Índia, a origem se constitui como principal origem alternativa para o fornecimento dos pneus agrícolas para o Brasil. Salienta-se ainda o aumento nas importações das outras origens não investigadas além da Índia, no período de revisão, tais como da Sérvia, Estados Unidos, México, Turquia e República Tcheca.

170. Destaque-se, por fim, que em uma análise entre T6 e T10, tem-se que as importações totais aumentaram 67,6%, indo de [CONFIDENCIAL]t em T6 para [CONFIDENCIAL]t em T10, e que, apesar da redução das importações oriundas da China após aplicação da medida de defesa comercial, a origem permanece como uma das principais fornecedoras do produto para o Brasil. Não obstante, ressalta-se a diversificação das importações de pneus agrícolas no período de investigação. Em T10, o Brasil importou pneus agrícolas de, ao menos, 34 origens diferentes, , corroborando-se a multiplicidade de origens como complemento à produção nacional.

2.2.1.5 Do preço das importações brasileiras do produto sob análise

171. Para aprofundar a análise sobre a existência de possíveis fontes alternativas de pneus agrícolas, um aspecto importante a se verificar é a evolução de preços cobrados por origens investigadas e não investigadas. Seguindo o padrão das investigações de defesa comercial, a elaboração da tabela e gráfico dos preços médios de importação foi realizada em valores base CIF, para a tornar o valor das importações o mais verossímil possível, quando ingressados no mercado brasileiro.

Preço Médio das Importações Brasileiras do Produto (em números-índices de US\$CIF/t)										
Origem	T1	T2	T3	T4	T5	T6	T7	T8	T9	T10
China	100,00	119,43	116,96	105,88	91,72	86,42	102,48	107,51	97,68	104,95
Total Outras Origens	100,00	97,03	100,68	103,30	84,84	62,59	62,09	61,66	58,25	63,04
Índia	100,00	106,32	111,86	97,84	85,15	59,37	61,82	60,33	58,07	62,82
Total Geral	100,00	100,77	100,15	96,05	76,84	67,55	72,04	72,70	68,19	73,28

172. A partir da análise da tabela e do gráfico, verificou-se, entre T1 e T5, uma significativa diferença entre os preços médios da China e das demais origens, caracterizada por uma inferioridade dos preços médios chineses da ordem de 29,8% com relação aos preços médios das demais origens nesse período. No entanto, essa diferença passa a diminuir entre T4 e T5, sobretudo devido a uma redução nos preços das demais origens de 17,8%.

173. Entre T6 e T10, observa-se uma diminuição ainda maior nessa amplitude entre preços das importações da China e das demais origens. Entre T5 e T7, após a aplicação da medida antidumping, os preços das importações da China se elevaram em 11,7%, indo de [CONFIDENCIAL] US\$ para [CONFIDENCIAL] , mantendo-se a níveis próximos a esse valor até o T10. Observa-se que, a partir de T7, os preços das demais origens e da China passam a ter valores muito próximos até T10, tendo as origens investigadas praticado preço de [CONFIDENCIAL] , enquanto as demais origens apresentaram preço médio de [CONFIDENCIAL] .

174. A ANIP, em suas manifestações durante a instrução processual, afirmou que se verifica que as outras origens presentes no mercado brasileiro também se destacam pela prática de preços tão competitivos quanto os das importações chinesas, o que corrobora a viabilidade dessas origens como alternativas competitivas.

175. Afirmou ainda que, após a aplicação da medida antidumping, o preço praticado pela China se aproximou dos preços praticados pelas demais origens, ou seja, houve neutralização do efeito do dumping nas exportações chinesas. Esse é o caso, por exemplo, da Índia e Sérvia, que são respectivamente a 1ª e 3ª maiores origens das importações brasileiras em T10. Sobre isso, ressaltou que os preços das demais origens ainda podem vir a se reduzir mais em função do volume negociado, considerando que origens com volumes mais altos podem reduzir seus preços a fim de se tornarem mais competitivas e, no caso de montadoras transnacionais, isso seria ainda mais facilitado pelo seu alcance global.

176. A Vival, em suas manifestações finais, afirmou que a Índia, principal fonte alternativa de pneus agrícolas, tem capacidade de rivalizar com os preços das importações chinesas e fornecer pneus agrícolas para o Brasil não apenas em termos de volume, mas também a preços competitivos, abaixo da média de preços das demais origens e das importações totais.

177. Com relação aos preços das importações da Índia, possível origem alternativa, observa-se que na investigação original, antes da aplicação da medida antidumping, de T1 a T5, foram em média 31,6% mais altos que os da China, origem investigada. No período de revisão, após a aplicação da medida antidumping, essa relação se inverte, tendo os preços da Índia sido em média 15% inferiores aos preços da China, o que mostra que essa origem tem capacidade de rivalizar com preços da origem investigada, e fornecer pneus agrícolas não apenas em termos de volumes de forma constante, mas também a preços competitivos, abaixo, inclusive, da média de preços das outras origens de forma conjunta, e da média dos preços das importações totais.

178. Portanto, entre T1 e T5, o preço médio das demais origens sempre se manteve acima dos preços médios da China, tendo os preços das demais origens sofrido sucessivas quedas. A diferença entre os preços diminuiu constantemente entre T5 e T7, após a aplicação da medida antidumping. O preço médio da China passou, no período de revisão, a ter valores, em média, 3,5% superiores aos preços das demais origens até T10, o que indica cenário de certa similaridade e competitividade entre os preços da China e das demais origens não gravadas.

2.2.1.6 Das conclusões sobre origens alternativas do produto sob análise

179. Dessa forma, no que se refere à análise de possíveis origens alternativas, conclui-se que:

a) a China apresenta a maior capacidade produtiva para o produto em análise, seguido da Índia, Tailândia, Estados Unidos e Japão, como potenciais origens alternativas. Entre os principais fabricantes, destaca-se a Índia como segundo maior produtor mundial e com elevado número de fabricantes de pneus agrícolas em seu território.

b) sobre as exportações do produto sob análise, em 2020, a origem investigada China ficou em terceiro lugar entre os dez maiores exportadores mundiais, com cerca de 12,9% do volume total exportado mundialmente. Das origens com potencial exportador elevado, e que apresentaram superávits comerciais, Japão, Índia, Espanha, República Tcheca e Holanda, representaram 40,2% das exportações mundiais totais para o produto em 2020;

c) Observa-se desvio de comércio em relação às origens das importações, dado que o volume das importações chinesas diminuiu 59,5% entre T5 e T10, simultaneamente ao período em que as importações das demais origens aumentou 137,2%, com destaque para as importações provenientes da Índia, que cresceram 336,1% no mesmo período, tornando-se a principal origem fornecedora no período de revisão;

d) Pode-se observar uma redução no volume médio de importações totais de 29,9% entre o período original e o período de revisão. Da mesma forma, o volume total de importações em T10 foi muito próximo ao volume total de importações nos três primeiros períodos na investigação original, indicando retomada de volume de importações a níveis similares a períodos anteriores à aplicação da medida antidumping;

e) Entre T6 e T10, tem-se que as importações totais aumentaram 69,2%, indo de [CONFIDENCIAL]t em T6 para [CONFIDENCIAL]t em T10. A Índia se constitui como principal origem alternativa para o fornecimento dos pneus agrícolas para o Brasil. Observa-se também o aumento nas importações de todas outras origens não investigadas além da Índia, no período de revisão, tais como da Sérvia, Estados Unidos, México, Turquia e República Tcheca.

f) Ressalta-se ainda a diversificação das importações de pneus agrícolas no período de investigação, visto que em T10 o Brasil importou pneus agrícolas de, ao menos, 34 origens diferentes, 15 dentre eles, importantes exportadores e produtores mundiais, tais quais Estados Unidos, Japão, Tailândia, República Tcheca, Espanha, entre outras.

g) Na investigação original, o preço médio das importações das demais origens sempre se manteve acima do preço médio da China, tendo os preços das demais origens sofrido sucessivas quedas. A diferença entre os preços diminuiu constantemente entre T5 e T7, após a aplicação da medida antidumping e o aumento dos preços médios da China, que passou no período de revisão a ter valores superiores aos preços demais origens até T10, mostrando certa similaridade e competitividade entre os preços da China e das demais origens não gravadas

180. Assim sendo, identificam-se origens alternativas em relação às importações de pneus agrícolas, com destaque para a Índia, que apresentou aumentos sucessivos em termos de volume exportado para o Brasil durante o período de revisão, representando, em média, [CONFIDENCIAL] % das importações do produto sob análise, de modo que a origem se consolidou como a principal fornecedora estrangeira do produto para o mercado brasileiro.

181. Ressalta-se, ainda, que a China continua tendo o segundo maior e volume de importações brasileiras para o produto sob análise, representando em média [CONFIDENCIAL] % das importações totais, sendo o segundo principal exportador para o Brasil. Convém destacar, nesse sentido, que mesmo em cenário de continuação de direito antidumping frente a origens em análise, a China foi ofertante regular neste mercado.

182. Observou-se que os preços da Índia foram 16,1% inferiores aos preços da China em T10, o que mostra que essa origem tem capacidade competitiva em preços, e para fornecer pneus agrícolas não apenas em termos de volumes regulares no período de revisão, mas também a preços competitivos, abaixo, inclusive, da média de preços das outras origens em conjunto. Com relação ao preço médio das importações da demais origens, conclui-se que, após a aplicação da medida antidumping, com o aumento dos preços médios da China, tais preços passaram, no período de revisão, a ter valores, em média, 5,9% superiores aos preços demais origens até T10, mostrando certa similaridade e competitividade entre os preços da China e das demais origens não gravadas.

183. Não obstante a isso, a diversificação dos fornecedores de pneus agrícolas ao Brasil em termos de importação se mostra relevante ao longo do tempo, aumentando a incidência de origens alternativas neste mercado com efetiva penetração de importações, entre eles, os principais produtores/exportadores mundiais, distribuídos em pelo menos 34 origens.

2.2.2 Das barreiras tarifárias e não tarifárias ao produto sob análise

2.2.2.1 Das medidas de defesa comercial aplicadas ao produto

184. Neste tópico, busca-se verificar se pneus agrícolas são objeto de aplicação de medidas de defesa comercial por outros países do mundo, e se o Brasil já aplicou medidas de defesa comercial sobre importações de pneus agrícolas originárias de outros países. Com isso, aprofundam-se as considerações sobre a viabilidade de fontes alternativas e obtêm-se indícios da frequência da prática de dumping no mercado em questão.

185. Conforme apresentado no item 1.1, os pneus agrícolas, comumente classificados nos códigos 4011.70.10, 4011.70.90, 4011.80.90, 4011.90.10 e 4011.90.90 da NCM, são objeto de aplicação de medida de defesa comercial pelo Brasil quando importados da China, consoante Resolução CAMEX nº 3, de 16 de fevereiro de 2017, publicada no DOU de 17 de fevereiro de 2017. Por meio da Resolução CAMEX nº 23, de 29 de março de 2017, publicada no DOU de 31 de março de 2017, a Resolução nº 3 foi retificada, acatando-se pedido de reconsideração apresentado em face da primeira resolução.

186. Observa-se que a Turquia e os EUA aplicam medidas de defesa comercial sobre as importações de pneus agrícolas, conforme tabela a seguir:

Medidas de defesa comercial aplicadas			
País/Membro Aplicador	Parceiro afetado	Medida	Ano das primeiras aplicações
Turquia	China	Antidumping	2005
Estados Unidos	China	Antidumping	2008
Estados Unidos	Índia	Antidumping	2017
Estados Unidos	Índia	Medidas Compensatórias	2017

2.2.2.3 Das preferências tarifárias

187. Foram identificadas as seguintes preferências tarifárias com relação aos subitens NCM NCM 4011.70.10, 4011.70.90, 4011.80.90, 4011.90.90 e 4011.90.10, conforme tabelas abaixo.

Preferências Tarifárias - NCMs 4011.70.10, 4011.70.90 e 4011.80.90

Preferências Tarifárias		
NCM	Acordo	Preferência
4011.70.10, 4011.70.90 e 4011.80.90	ALC Mercosul - Egito	Preferência ad valorem em 01/09/2020: 40% Preferência ad valorem em 01/09/2021: 50% Preferência ad valorem em 01/09/2022: 60% Preferência ad valorem em 01/09/2023: 70% Preferência ad valorem em 01/09/2024: 80% Preferência ad valorem em 01/09/2025: 90% Preferência ad valorem em 01/09/2026: 100%
4011.70.10, 4011.70.90 e 4011.80.90	ALC Mercosul - Israel	100%
4011.70.10, 4011.70.90 e 4011.80.90	ACE 18 - Mercosul	preferência tarifária de 100% (no caso da Argentina e do Uruguai, para o setor automotivo, devem ser levados em consideração o disposto nos ACES 14 e 02, respectivamente);

188. Destaca-se que para os subitens 4011.90.90 e 4011.90.10 não se aplicam os acordos mencionados na tabela anterior.

189. A ANIP, em suas manifestações finais, alegou que entre os países para os quais o Brasil concede preferências tarifárias, México, Argentina, Peru, Uruguai, Colômbia, Egito e Israel produzem pneus agrícolas, com plantas e capacidade produtiva instalada relevante, (cerca de 1.687.961,66 toneladas ao ano, mais de 21x do mercado brasileiro), e que poderiam vir a direcionar ou ampliar suas exportações para o Brasil.

190. Adicionalmente, a ANIP alegou que, em 18 de junho de 2020, Mercosul e União Europeia concluíram as negociações e assinaram Acordo de Livre Comércio abrangente, o qual inclui pneus agrícolas. Especialmente no tocante ao tema das preferências tarifárias, segundo dados do governo, o MERCOSUL liberalizará 91% das importações originárias da UE e de suas linhas tarifárias após a desgravação prevista no acordo.

191. Ressaltou-se que o referido acordo pode vir a se traduzir em efetivação de países europeus como origem alternativa ainda mais competitiva para as importações brasileiras de pneus agrícolas, considerando não apenas a eliminação de barreiras tarifárias, como também a grande capacidade produtiva desses países (chegando ao potencial total de cerca de 4.458.102,00 toneladas ao ano - quase 57x maior que o mercado brasileiro). Ademais, os países da União Europeia, além de serem grandes exportadores mundiais, já figuram entre as importações brasileiras, a exemplo da Sérvia, República Tcheca e Finlândia.

192. Em relação à temática, a Vival, em seu questionário de interesse público, ressaltou que o Mercosul assinou também Acordo de Livre Comércio (ALC) com a Palestina em dezembro de 2011 e, conforme previsto, os pneus agrícolas originários desse país passarão a receber preferência tarifária a partir da entrada em vigor do Acordo.

193. Ao longo da série observada, é possível observar penetração de importações mais significativas ao longo do tempo de parceiros comerciais, como Argentina (principalmente no período da investigação original) e México (sendo o quarto maior exportador ao Brasil em T10), contribuindo para a diversificação das importações brasileiras. Com relação aos Acordos firmados, porém ainda não vigentes, suscitados pelas partes, esclarece-se não ser possível antever eventuais efeitos concretos sobre os volumes de pneus agrícolas importados pelo Brasil.

2.2.2.4 Da tarifa de importação

194. Para avaliar as condições tarifárias do país no nível do produto frente à concorrência internacional, compara-se a tarifa de importação brasileira com as tarifas médias de outros países.

195. Para as NCMs 4011.70.10, 4011.70.90, 4011.80.90 e 4011.90.90 a alíquota de imposto de importação permaneceu 16% durante todo o período de investigação. Já no caso da NCM 4011.90.10, o imposto de importação durante o período de investigação foi de 2%. Ressalta-se que a alíquota da NCM 4011.90.10 foi temporariamente reduzida a 0% por meio da Resolução Gecex nº 269, de 4 de novembro de 2021, após o período de investigação, com o objetivo de combater os efeitos da pandemia do COVID-19 sobre a economia nacional, e assim permanece atualmente.

196. Ao se considerar a análise segregada de cada SH6, para fins de comparação com o cenário internacional reportado pela OMC, verifica-se que a tarifa brasileira de 16% para o SH6 4011.70 é mais alta que 76,0% dos países que reportam suas alíquotas à OMC, conforme mostra o gráfico 5 a seguir. Já com relação ao SH6 4011.80, verifica-se que a tarifa brasileira de 16% é mais alta que 84,7% dos países que reportam suas alíquotas à OMC. Por fim, quanto ao SH6 4011.90, observa-se que a tarifa brasileira de 16% é mais alta que 86,5% dos países que reportam suas alíquotas à OMC. Não obstante, ressaltou-se que no caso do subitem da NCM 4011.90.10 e 4011.99.10, o imposto de importação durante o período de investigação foi de 2% e que a alíquota da NCM 4011.90.10 foi temporariamente reduzida a 0% por meio da Resolução Gecex nº 269, de 4 de novembro de 2021.

197. Ademais, a tarifa de Imposto de Importação brasileira para o SH6 4011.70, de 16%, é 116% mais alta que a média mundial dos países que reportam suas tarifas à OMC (7,5%). No caso do SH6 4011.80, a tarifa é 97,5% mais alta que a média dos demais países (8,1%), e, no caso do SH6 4011.90, 4% mais alta que a média mundial dos países que reportam suas tarifas à OMC (8,4%). Ademais, destaca-se que a tarifa brasileira é menor que o imposto de importação praticado pela China (21%), porém superior ao imposto de importação praticado pela Japão (0%), Índia (10%), e Estados Unidos (0-2,5%).

198. Nesse quesito, a AGCO e a CHN, em seus questionários de interesse público, ressaltaram que a alíquota da NCM 4011.90.10 foi temporariamente reduzida a 0% por meio da Resolução Gecex nº 269, de 4 de novembro de 2021, com o objetivo de combater os efeitos da pandemia do COVID-19 sobre a economia nacional.

A ANIP, em sua manifestação durante instrução processual, afirmou que no início de 2022, foi promulgada a Lei nº 14.301/2022, que reduziu a alíquota do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante ("AFRMM"), prevista no artigo 6º da Lei nº 10.893/2004, de 25% passa a ser de 8%. Afirmou que a redução diminuiu os custos com frete e permite maior competitividade para o produto importado no mercado brasileiro. As reduções do II e do AFRMM tiveram efeito imediato nas importações brasileiras. Afirmou ainda que as importações sujeitas a medidas de defesa comercial foram retiradas do rol de produtos sujeitos ao licenciamento não-automático. Essa medida foi implementada pela Portaria SECEX nº 89/2021, na esteira dos esforços para facilitação e redução de custos nas operações de comércio exterior. 199. Adicionalmente, a entidade pontuou que o Imposto de Importação praticado pela Índia (10%) e China (21%), é maior que a média mundial, sendo o Imposto de Importação praticado pelo China consideravelmente maior do que a tarifa aplicada pelo Brasil.

2.2.2.5 Da temporalidade da medida de defesa comercial sobre o produto

200. Com relação às medidas antidumping aplicadas sobre as importações de pneus agrícolas originárias da China, ressalta-se que entraram em vigor 17 de fevereiro de 2017, por meio da publicação da Resolução CAMEX nº 3, de 16 de fevereiro de 2017, a qual encerrou a investigação com aplicação de direito antidumping definitivo, por até cinco anos.

201. Portanto, ao total, a medida de defesa comercial aplicada contra a China para pneus agrícolas está em vigor por cerca de 6 anos.

2.2.2.6 Das outras Barreiras não-tarifárias e regulamentações técnicas

202. Em consulta à base de dados TRAINS da Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento (UNCTAD), não foram encontradas possíveis barreiras não tarifárias impostas pelo Brasil a outros países, relacionadas aos códigos 4011.70 e 4011.80 e 4011.90 do Sistema Harmonizado na comparação mundial. Para fins de comparação internacional, foram encontradas 918 barreiras não tarifárias por outros países que reportam tais barreiras à OMC, com relação a estes códigos do Sistema Harmonizado.

203. O CNH e a Vival afirmaram, em seus questionários de Interesse Público, que os pneus agrícolas seguiriam a norma ALAPA (Associação Latino-Americana dos Fabricantes de Pneus, Aros e Rodas), que seria baseada nas normas americanas (TRA - Tire Rim Association) e europeias (ETRO - European Tyre and Rim Technical Organization). Entretanto, foi constatado ao longo da investigação antidumping, de acordo com a Circular Secex nº 10/2022, que não existe nenhuma regulamentação brasileira que lhes seja aplicável.

204. Já a AGCO ressaltou, em seu questionário de interesse público, que pneus agrícolas comercializados no Brasil estão sujeitos a regulamentações do Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia ("Inmetro") e outros órgãos de normatização e controle de qualidade.

205. Em seu QIP e manifestações finais, a ANIP ressaltou que, em que pese as montadoras reconhecerem a existência de fornecedores internacionais alternativos que produzem o produto investigado, insistem em sustentar a "inviabilidade de fornecimento por outras origens alternativas (pela morosidade da homologação de novos fornecedores)," fato que supostamente "tornaria forçosa a aquisição do produto investigado". Nesse quesito, a entidade se contrapõe afirmando que as montadoras não teriam apresentado qualquer comprovação sobre a impossibilidade de concluir homologações em razão de não atendimento aos padrões e especificações técnicas definidos pelas empresas. Pelo contrário, inclusive, teriam juntado aos autos processo concluído de homologação de novo fornecedores estrangeiros (Anexo II.1.a(3) do Questionário de Interesse Público da CNH), o que por si só demonstraria que novas homologações são possíveis e recorrentes neste mercado.

206. A CNH, em suas manifestações finais, afirmou que o processo de homologação de produtos do mercado OEM de novos fornecedores é extenso e envolve diversas etapas, levando ao todo de [CONFIDENCIAL] A CNH apresentou também homologação feita pela empresa, que em caráter de urgência levou [bem como relação com as etapas de homologação.

207. Assim, para fins das conclusões finais, entende-se que o processo de homologação de exportadores de pneus agrícolas é um procedimento padronizado e típico das relações deste mercado, feito pelas montadoras, usual para garantir a qualidade dos pneus utilizados em seus maquinários. Tal processo apresenta-se como uma etapa necessária para controle de qualidade de seus produtos finais, e envolve determinados custos e intervalo de tempo, o qual pode variar e ser encurtado mediante a necessidade.

208. Não obstante, entende-se que esse procedimento é feito independente da origem importada, não se caracterizando como uma possível barreira exclusiva das demais origens não investigadas.

2.3 Da oferta nacional do produto sob análise

2.3.1 Do mercado brasileiro do produto sob análise

209. Com o intuito de avaliar o mercado brasileiro de pneus agrícolas, vale compreender o comportamento das vendas da indústria doméstica, das vendas de outros produtores nacionais, das importações da origem investigada e das de outras origens. A importância dessa análise é verificar o quanto as vendas da indústria doméstica e as importações representam no mercado brasileiro. Desse modo, descreve-se o mercado brasileiro de pneus agrícolas, a partir dos dados fornecidos pela indústria doméstica e dos dados oficiais de importação da RFB.

210. Cabe destacar que não houve consumo cativo ou prática de tolling por parte da indústria doméstica, dessa forma, o mercado brasileiro equipara-se ao consumo nacional aparente (CNA) para fins da análise.

211. Com base nos processos SEI nº 19972.101989/2021-41 (restrito) e 19972.101996/2021-43 (confidencial), definiu-se como indústria doméstica as linhas de produção de pneus agrícolas das empresas Prometeon, Bridgestone e Titan, responsáveis por 94% da produção nacional brasileira de pneus agrícolas.

212. Os dados do mercado brasileiro para pneus agrícolas encontram-se detalhados abaixo:

Mercado Brasileiro (em números-índices de toneladas)								
	Vendas Indústria Doméstica	Vendas Outras Empresas	Importações Investigadas	Origem	Importações Origens	Outras	Mercado brasileiro	
T1	100,00	100,00		100,00		100,00	100,00	
T2	99,33	108,41		112,37		79,58	101,38	
T3	127,05	113,47		141,95		74,30	113,46	
T4	118,23	112,08		205,49		92,82	118,89	
T5	96,62	94,12		175,41		45,65	94,00	
T6	338,84	13,69		77,79		45,77	118,87	
T7	312,17	12,63		55,50		81,03	114,50	
T8	333,15	13,45		56,26		79,77	120,82	
T9	283,06	11,44		59,91		64,06	103,11	
T10	363,66	14,70		71,05		108,29	136,23	

Mercado Brasileiro (em faixas percentuais)							
Período	Vendas Indústria Doméstica	Vendas Outras Empresas	Importações Investigadas	Origens	Importações Origens	Outras	Mercado brasileiro
T1	20-30%	40-50%		0-10%		10-20%	100,00%
T2	20-30%	40-50%		0-10%		10-20%	100,00%
T3	32,50%	40-50%		10-20%		10-20%	100,00%
T4	20-30%	40-50%		10-20%		10-20%	100,00%
T5	20-30%	40-50%		10-20%		10-10%	100,00%
T6	80-90		0-10%	0-10%		0-10%	100,00%
T7	70-80%		0-10%	0-10%		11,70%	100,00%

T8	70-80%		0-10%		0-10%	10,90%	100,00%
T9	70-80%		0-10%		0-10%	10,20%	100,00%
T10	70-80%		0-10%		0-10%	13,00%	100,00%

213. Inicialmente, destaca-se que a variação nas vendas da indústria doméstica de T5 para T6 é explicada pela alteração na relação de empresas cuja linha de produção foi considerada como compondo a indústria doméstica brasileira de pneus agrícolas. Conforme disposto no processo SECEX Nº 52272.001721/2015-25, durante o procedimento que levou à aplicação da medida antidumping foi considerada como indústria doméstica a linha de produção de pneus agrícolas da empresa TP industrial, que representou 45,8% da produção do produto similar doméstico em T5. Por sua vez, na revisão de final de período, objeto do processo SEI nº 19972.101996/2021-43, foram consideradas como indústria doméstica as linhas de produção de pneus agrícolas das empresas Prometeon, Bridgestone e Titan, responsáveis por 94% da produção nacional brasileira de pneus agrícolas.

214. O mercado brasileiro de pneus agrícolas aumentou 36,2% de T1 a T10, apresentando seu maior volume em T10 ([CONFIDENCIAL] toneladas) e menor em T5([CONFIDENCIAL] toneladas). No período de revisão, entre T6 ([CONFIDENCIAL] toneladas) e T10, o mercado brasileiro aumentou 14,6%.

215. Observa-se, no entanto, que, apesar de o mercado brasileiro ter crescido, ao se analisar os extremos das séries, ele também sofreu retrações no período de revisão, em especial em T9 ([CONFIDENCIAL] toneladas), apresentandouma redução de 13,3% com relação a T6. Observa-se também que tal redução em T9 aconteceu simultaneamente à redução das vendas da indústria doméstica, e à diminuição da sua produção e de sua capacidade instalada efetiva, conforme será detalhado no item 2.3.2 do presente documento.

216. Tal característica parece demonstrar alta dependência do mercado brasileiro da indústria doméstica e de sua capacidade instalada efetiva. Por outro lado, o crescimento de 28,5% nas vendas internas da indústria doméstica entre T9 e T10, aliado à elevação de 69% nas importações não gravadas, estimulou o mercado brasileiro, que atingiu seu maior patamar em T10.

217. As vendas da indústria doméstica aumentaram 7,3% entre T6 ([CONFIDENCIAL]) e T10 ([CONFIDENCIAL]). Observa-se, ademais, que, apesar do leve aumento das vendas da indústria doméstica entre os extremos do período de revisão, T6 a T10, tais vendas apresentaram significativa redução especialmente em T9 ([CONFIDENCIAL] toneladas), com uma redução de 16,5% com relação à T6, mesmo período que a indústria doméstica apresenta redução em sua produção e capacidade instada efetiva.

218. A indústria doméstica expressou redução de [CONFIDENCIAL] p.p na participação do mercado brasileiro entre T6 [CONFIDENCIAL] e T10 [CONFIDENCIAL]), tendo apresentado sucessivas quedas durante o período de revisão, mesmo período em que as importações das demais origens passam a expressar sucessivos aumentos na composição do mercado brasileiro, indo de T6 [CONFIDENCIAL] para [CONFIDENCIAL] em T10

219. As importações totais apresentaram queda em sua participação do mercado brasileiro entre T1 [CONFIDENCIAL]e T10 [CONFIDENCIAL]), e registraram queda de 4,7% no período em termos de volume importado. Com relação às importações da origem investigada, houve queda de 28,9% do volume importado entre T1 ([CONFIDENCIAL] toneladas) e T10 [CONFIDENCIAL](toneladas), que passou a representar [CONFIDENCIAL] do mercado brasileiro em T10. Ao comparar o volume importado da China em T5 ([CONFIDENCIAL] toneladas) com aquele importado em T10, nota-se uma queda de 59,5% no volume importado da origem sujeita ao direito sob análise.

220. As importações das demais origens, por sua vez, cresceram 8,3% do volume importado entre T1 ([CONFIDENCIAL] toneladas) e T10 ([CONFIDENCIAL] toneladas). Analisando-se o período entre T6 e T10 as importações das outras origens registraram aumento de 136,6%, passando de [CONFIDENCIAL] toneladas para ([CONFIDENCIAL] toneladas em T10.

221. A ANIP, em seu Questionário de Interesse Público e demais manifestações, argumentou que houve aumento significativo da representatividade das importações de origens alternativas no mercado brasileiro após a aplicação da medida antidumping, e que tal constatação poderia mostrar que o mercado brasileiro pode, assim como já aconteceu, substituir as importações chinesas por outras origens, não sendo refém das importações chinesas para o abastecimento da demanda interna.

222. Isso posto, tem-se que o mercado brasileiro de pneus agrícolas aumentou 36,2% de T1 a T10 e 14,6% de T6 a T10. Evidências acima relatadas indicam que o comportamento das importações apresentou mudanças na composição do mercado brasileiro após a aplicação do direito antidumping, com redução de 59,5% do volume importado da China de T5 a T10, e aumento de 137,2% do volume importado das outras origens, com indícios de um desvio de comércio da China (origem investigada) para a Índia e outras origens como Sérvia, Estados Unidos, México, Turquia e República Tcheca.

223. As importações da origem sujeita ao direito antidumping representaram, em média, [CONFIDENCIAL]% do mercado brasileiro entre T6 e T10, com sucessivas quedas consecutivas. As importações das demais origens representaram, em média, [CONFIDENCIAL]% do mercado brasileiro no mesmo período, apresentando aumentos consecutivos, mostrando aumento na penetração de importações das demais origens no mercado brasileiro.

224. Em que pese as vendas da indústria doméstica serem responsáveis pela maior parte da parcela do mercado brasileiro no período de revisão, tendo sido responsável em média por [CONFIDENCIAL]%, essa parcela sofreu sucessivas reduções entre T6 ([CONFIDENCIAL]%) e T10 ([CONFIDENCIAL]%). Apesar disso, a correlação entre a trajetória da produção e da capacidade da indústria doméstica e a do mercado brasileiro parece demonstrar um certo grau de dependência deste mercado e relação proporcionalmente direta em relação à oferta nacional, ao mesmo tempo em que se observa a penetração de origens alternativas após a aplicação de direito antidumping sobre as importações chinesas.

2.3.2 Do risco de desabastecimento e de interrupção do fornecimento em termos quantitativos

225. Nesta seção, busca-se analisar o risco de desabastecimento e de interrupção do fornecimento pela indústria doméstica, que podem ter sido causados pela aplicação medida de defesa comercial e que podem vir a continuar em decorrência de sua prorrogação. Analisam-se, assim, os dados da produção da indústria doméstica em relação à capacidade instalada e à capacidade ociosa de pneus agrícolas da indústria doméstica para que possam ser comparados com os dados do mercado brasileiro do produto.

226. Ressalta-se, novamente, que se definiram como indústria doméstica as linhas de produção de pneus agrícolas das empresas Prometeon, Bridgestone e Titan, responsáveis por 94% da produção nacional brasileira de pneus agrícolas. Por outro lado, na investigação original (processo MDIC/SECEX 52272.001721/2015-25), a indústria doméstica foi totalizada apenas como a linha de produção de pneus agrícolas da empresa TP Industrial, não permitindo, assim, uma comparação equivalente entre linhas de produção de empresas na investigação original e na revisão, propondo-se então apenas a análise com os dados da revisão, conforme tabela abaixo.

Capacidade Instalada, Produção e Grau de Ocupação da Indústria Doméstica, Mercado Brasileiro (em números-índices)							
	Capacidade Instalada Efetiva (toneladas)	Produção pneus agrícolas (Produto Similar)	Produção (Outros Produtos)	Grau de Ocupação (%)	de ID	Mercado Brasileiro	
T6	100,00	100,00	100,00	[CONF.]		100,00	
T7	102,37	100,34	114,10	[CONF.]		96,32	
T8	96,41	92,50	103,68	[CONF.]		101,64	
T9	91,43	77,78	93,00	[CONF.]		86,74	
T10	95,51	100,97	107,07	[CONF.]		114,61	

227. A partir dos dados acima, nota-se que a capacidade instalada efetiva da indústria doméstica foi maior que o mercado brasileiro durante todo o período de análise, sendo equivalente a [CONFIDENCIAL] %, em média. Contudo, ressalta-se que a

linha de produção do produto similar nacional é compartilhada com outros produtos, sendo responsáveis, em média, pela ocupação de [CONFIDENCIAL] % da capacidade instalada da indústria doméstica.

228. Já a produção da indústria doméstica correspondeu, em média, a [CONFIDENCIAL]do mercado brasileiro no período investigado. Considerando-se T9 e T10, o mercado brasileiro se mostra [CONFIDENCIAL]maior que a produção da indústria doméstica, respectivamente.

229. Nota-se também redução de 4,5% da capacidade instalada efetiva entre T6 ([CONFIDENCIAL]t) e T10 ([CONFIDENCIAL]t. Ademais, observou-se uma menor capacidade instalada efetiva em T9 ([CONFIDENCIAL]t), o que representou redução s de cerca de 8,6 % do indicador em relação a T6. O grau de ocupação efetiva da indústria doméstica teve média de [CONFIDENCIAL], apresentando seus picos em T7 ([CONFIDENCIAL]e T10 ([CONFIDENCIAL]). Ainda assim, a capacidade ociosa disponível à indústria doméstica em T10 permitiria a expansão de sua produção em volume equivalente a [CONFIDENCIAL] % do mercado brasileiro do produto sob análise.

230. Portanto, para fins de avaliação final de interesse público, há evidências de que a capacidade instalada da indústria doméstica seria suficiente para o atendimento do mercado brasileiro ao longo do período analisado, sendo equivalente a [CONFIDENCIAL] % do mercado, em média. Ressalta-se, entretanto, que a linha de produção é compartilhada com outros produtos, que ocupam, em média, [CONFIDENCIAL] % da capacidade. Isso reflete no alto grau de ocupação de sua capacidade, que atingiu [CONFIDENCIAL] % em T10, revelando pouco espaço para incremento da produção nacional. Não obstante, a capacidade ociosa observada ainda permitiria à indústria doméstica aumentar sua produção em volume equivalente a [CONFIDENCIAL] % do mercado brasileiro.

2.3.2.1 Das comunicações entre as partes sobre dificuldades de abastecimento

231. Tendo em vista a elevado quantitativo de relatos e manifestações sobre dificuldades de abastecimento, bem como os contrapontos listados pela peticionária em defesa comercial, representante da indústria doméstica, após as conclusões preliminares da presente avaliação de interesse público, serão listados neste item os argumentos e evidências para fins da análise de desabastecimento.

232. A AGCO, em seu questionário de interesse público, argumentou que o cenário atual seria de escassez em termos quantitativos na oferta de pneus, a nível global e, em particular, a nível nacional. Para ilustrar essa situação, a AGCO apresentou documentação com relatos de divergências entre volumes de pedidos de pneus agrícolas feitos em contraposição ao volume que fabricantes nacionais realmente se comprometerem a entregar. Segunda a empresa, [CONFIDENCIAL]

Apresentou, também, [CONFIDENCIAL] A AGCO apresentou, ademais, e-mail de outro produtor nacional informando acerca de riscos de eventuais rupturas no suprimento e impacto na entrega de volumes de compras. Segundo a parte, [CONFIDENCIAL] 233. Adicionalmente, a AGCO apresentou e-mail com indícios de risco de restrição de capacidade de um de seus fornecedores, datado fora do período de investigação. Segundo ela, [CONFIDENCIAL]

234. Com relação a essa restrição, a AGCO observou que [CONFIDENCIAL]

235. Ademais, a AGCO argumentou que, em planejamento de compras para ano de 2022, [CONFIDENCIAL] .

236. Ainda sobre o tema, a AGCO apresentou comunicação com seu fornecedor datada [CONFIDENCIAL]

Segundo a AGCO, esse contexto de incertezas a e ausência de confiabilidade e constância quanto à capacidade de fornecimento dos produtores nacionais de pneus impossibilitou um planejamento adequado para a produção de máquinas agrícolas, [CONFIDENCIAL]. 237.

238. Além disso, a AGCO relatou casos em que [CONFIDENCIAL]

239. De maneira análoga, a CNH, em seu questionário de interesse público, afirmou que, devido ao cenário de escassez no mercado interno e incapacidade da indústria doméstica de atender seus pedidos, recorre às aquisições no mercado externo, principalmente da origem investigada, já que a homologação de novos fornecedores em outros países se constitui em processo moroso e custoso para a empresa, tornando-a praticamente inviável.

240. A empresa alegou, também, que teve de recorrer à aquisição de pneus no mercado de reposição, que praticariam, em geral, preços mais de 100% acima daqueles praticados pelos fabricantes nacionais, gerando prejuízos.

241. Para reforçar sua posição a respeito da suposta incapacidade da indústria nacional em atender sua demanda, a empresa apresentou diversas trocas de e-mail, com todas as três fabricantes que compõem a indústria doméstica, demonstrando suas negativas sobre a possibilidade de fornecimento de volumes complementares de pneus à CNH.

242. Nesse contexto, alegou que no último ano investigado a capacidade efetiva das produtoras nacionais esteve plenamente utilizada - um cenário de cerca de [CONFIDENCIAL] de grau de utilização da capacidade instalada, que é uma projeção em condições ideais, seguindo as diretrizes de cálculo da autoridade de defesa comercial, o que significa que, na prática, não há ociosidade, segundo ela. Ademais, ressaltou que mesmo que anteriormente a T10 a ocupação tenha sido um pouco inferior, em média, se manteve na casa dos [CONFIDENCIAL] que seria um nível de baixíssima ou virtualmente nenhuma ociosidade.

Por fim, argumentou que a diferença entre o tamanho do mercado brasileiro e as vendas da indústria doméstica no mercado interno seria condizente com uma demanda de pneus no mercado brasileiro não abastecida pela indústria nacional, sendo que o mercado de máquinas agrícolas estaria superaquecido, gerando uma demanda não suprida ainda maior por parte da cadeia a jusante. Nesse contexto, alegou que a situação de escassez de pneus agrícolas teria sido corroborada pela diminuição de oferta de importações após a aplicação da medida antidumping, e que precisou criar alternativas economicamente inviáveis (como importação via aérea) para conseguir adquirir pneus agrícolas a pronta entrega, e conseguir finalizar entregas aos seus clientes. 243. A CNH embasou suas argumentações também em notícias de fontes como Folha de São Paulo, que relatam que dificuldade para a aquisição de componentes, como de pneus, teria levado algumas montadoras de tratores agrícolas a priorizar a fabricação dos itens mais rentáveis, e que a indústria doméstica de tratores tem capacidade de produção, mas encontra barreiras no fornecimento de componentes, entre eles, pneus.

244. A Vival, em seu Questionário de Interesse Público, por outro lado, afirma que a indústria doméstica possui plena capacidade para atender o mercado brasileiro, devido a sua capacidade produtiva, portanto, não vê riscos de desabastecimento em termos quantitativos no mercado brasileiro de pneus agrícolas. Nesse sentido, afirmou que produção nacional nunca representou menos de [CONFIDENCIAL] do mercado brasileiro.

245. A ANIP, em seu Questionário de Interesse Público e demais manifestações, ressaltou que, apesar de a pandemia ter impactado o mercado brasileiro como um todo, a indústria doméstica retomou rapidamente os volumes produzidos nos meses subsequentes ao início da pandemia, evitando perdas maiores em T9. Afirmou ainda que em movimento de crescimento contínuo, a indústria doméstica teve seus maiores volumes produzidos ao longo de toda a séria histórica em T10 (conforme verificado in loco), crescimento este que teria continuado inclusive em período posterior ao analisado, o que corroboraria a capacidade de atendimento pleno da demanda do mercado brasileiro.

246. Adicionou ainda que capacidade efetiva calculada para o período analisado sofreu reduções em decorrência da diminuição de turnos e dias trabalhados, férias coletivas, da pandemia de COVID 19, em especial em atenção às legislações e decretos municipais e estaduais de bandeira vermelha e preta, estabelecendo a suspensão geral e parcial de atividades não essenciais (comprovados in loco). Tal fator explicaria a redução da capacidade em T9.

247. Ressaltou ainda que a pandemia se tratou de situação pontual e excepcional, de modo que as reduções dos dados de capacidade efetiva referentes a esse período devem ser assim analisadas, eis que não refletiram, portanto, o potencial de capacidade total de produção da indústria no período.

Ressaltou também que, com a normalização da situação, a produção da indústria doméstica se restabeleceu e retomou a tendência de crescimento, apresentando aumento da capacidade efetiva em T10 em relação à T9. Reforçou que mesmo com a

influência de tais fatores, a capacidade instalada efetiva da indústria foi superior ao mercado em todos os períodos. 248. A ANIP informou também que a indústria doméstica teria envidado esforços para incorporar o aumento da produção para atender a um pico de demanda nacional, ocasionado pelo aquecimento do setor agrícola no período pós-pandemia.

249. Argumentou ainda que a linha de produção do produto similar ser compartilhada com outros produtos, ocupando parte da capacidade instalada efetiva da produção doméstica não deve ser considerado como um fator restritivo de incremento da produção nacional do produto objeto. Isso porque a vantagem de plantas multipropósito - como as da indústria doméstica - seria assegurar a flexibilidade de alterar seu mix de produção de acordo com a demanda do mercado. Ressaltou também que ao analisar os dados de grau de utilização da capacidade efetiva instalada apenas do produto objeto, verifica-se uma média de grau de utilização de apenas [CONFIDENCIAL] para o período de análise, indicando ampla margem de flexibilidade para aumento da produção de pneus agrícolas. afirmou ainda que, considerando-se a capacidade nominal, a média de grau de utilização do período cai para [CONFIDENCIAL], podendo aumentar ainda mais.

250. A ANIP, em relação às formas de contrato, afirmou que, de acordo com a Titan, o fornecimento ao segmento de equipamentos originais para montadoras [CONFIDENCIAL]o que indica a possibilidade de não fornecimento do pedido completo pela indústria doméstica, caso a parte não siga o rito prévio.

251. A ANIP informou que, o fornecimento ao mercado de reposição, em geral, funciona com base [CONFIDENCIAL]

252. A ANIP mencionou também em sua manifestação final que, de acordo com a Bridgestone em relação às montadoras, [CONFIDENCIAL] Por sua vez, no mercado de reposição, [CONFIDENCIAL]

253. A ANIP informou ainda que o grau de utilização elevado é uma característica do setor de pneus, que trabalha em turnos ininterruptos. Caso o grau de utilização da linha de produção fosse baixo, isso levaria ao desligamento da linha de produção, pois a operação não seria viável economicamente, e por consequência, à necessidade de demissões. afirmou ainda que mesmo com a atual taxa de ocupação, seria capaz de aumentar sua produção e suprir, com folga, eventuais variações de demanda do mercado brasileiro.

254. Ressaltou que as montadoras de máquinas agrícolas não conseguiram se planejar de modo adequado para cumprir com as programações já existentes e mesmo realizar programações futuras de maneira previsível para gerir a demanda dos modelos de produtos solicitados pelo mercado, com o aumento da demanda do setor agrícola na pandemia. Nesse sentido, as montadoras teriam passado a requerer com uma frequência muito maior a substituição de uma medida pela outra e, em muitos casos, a substituição de uma medida não similar (por exemplo, substituição de uma medida pequena de pneu agrícola por uma medida grande de pneu agrícola) ou alteração de pedidos para substituição de pneus agrícolas diagonais por pneus agrícolas radiais (fora do escopo da investigação), bem como a realização de pedidos complementares que não estavam nos cronogramas. afirmou ainda que as montadoras falharam em suas previsões de mercado de quais tipos de máquinas e equipamentos seriam produzidos para o mercado brasileiro e apresentaram programações de pedidos, que não se confirmaram.

255. Frisou também que a alta frequência de pedidos de volumes adicionais e alteração de mix de produtos, por parte das montadoras, foram excepcionais e não houve registros de situações similares antes da pandemia.

256. Adicionalmente, a ANIP argumentou que o atraso na entrega das máquinas e tratores agrícolas paradas nos pátios pelas montadoras parece ser explicado por outros fatores, como escassez de aço e falta de peças e outros componentes como semicondutores e placas-mãe a sistemas hidráulicos, e não pela suposta falta de pneus. afirmou também que as próprias montadoras foram surpreendidas com a evolução positiva na rentabilidade do agronegócio brasileiro a partir da pandemia (especialmente em 2021), que permitiu ao produtor investir na aquisição de máquinas agrícolas, optando pela priorização de produção de maquinário com maior valor agregado, o qual exige medidas de pneus diferentes (por vezes medidas maiores) e mesmo construção diferente de pneus (radiais, por exemplo), não previstos nas programações anuais junto à indústria doméstica.

257. informou que a CNH comprou medidas de pneus em descompasso com os volumes e medidas utilizadas em suas próprias máquinas e equipamentos, e que teria sido o planejamento inadequado da produção de máquinas agrícolas por parte das montadoras que gerou esse "cenário de incerteza e ausência de confiabilidade" tornando inviável o pleno atendimento da produção nacional.

258. Com relação à possível escassez de matéria-prima de borracha natural, a ANIP argumentou que ainda que se observe compreensível queda no crescimento da produção mundial em 2020, em decorrência da pandemia, os dados a partir de 2021 demonstrariam que a produção mundial de borracha natural se reestabeleceu, tanto nos principais países produtores (ANRPC) como no mundo, com crescimentos consecutivos nos anos de 2021 e 2022. Em suma, afirmou que a quantidade de borracha natural produzida mundialmente, em termos absolutos, manteve-se crescente em toda série de 2017 a 2022, demonstrando queda pontual apenas em 2020 em função da pandemia.

259. A CNH, em suas manifestações, discordou da ANIP com relação à alegação de que a incapacidade da indústria doméstica em atender a totalidade dos pedidos seria uma questão pontual, isto é, que seria fruto de um momento econômico marcadamente conturbado em razão da pandemia da COVID-19. Nesse sentido, apresentou novas comunicações com seus fornecedores nacionais, especificamente sobre as perspectivas de aquisições de pneus agrícolas para o ano de 2023, onde constam, novamente, negativas das fabricantes nacionais em ofertar os volumes adicionais de pneus agrícolas demandados pela CNH.

260. A CNH alegou que, de forma agregada solicitou, para o ano de 2023, [CONFIDENCIAL] pneus agrícolas à indústria doméstica, dos quais apenas [CONFIDENCIAL] foram assegurados pela [CONFIDENCIAL] conjuntamente. Segundo ela, haveria um gap de [CONFIDENCIAL] no atendimento de seus pedidos, que necessariamente haverá de ser adquirido de outras origens, dentre as quais, principalmente, da China, ressaltando que seria custoso para ela homologar pneus de demais origens não investigadas.

261. A AGCO afirmou em suas manifestações durante instrução processual que, no período de janeiro a dezembro de 2021, em que a empresa comprou um total de [CONFIDENCIAL] pneus agrícolas diagonais da indústria nacional, o departamento de compras da empresa precisou recorrer ao mercado de reposição e revenda (aftermarket), para adquirir [CONFIDENCIAL] pneus (ou seja, [CONFIDENCIAL] da sua demanda total no mercado interno), a preços, em média, [CONFIDENCIAL] superiores àqueles pagos pela AGCO, nos mesmos pneus, negociados no segmento OEM. AGCO afirmou que nunca considerou adquirir pneus reformados.

262. Adicionalmente, a AGCO informou, em suas manifestações, que, ainda que seja necessário reconhecer que houve alguma melhora em relação ao cenário apresentado anteriormente durante a pandemia, as dificuldades relatadas pela AGCO para obter a totalidade seus pedidos junto à indústria doméstica persistem, havendo negativas para entrega de forma integral dos pedidos em 2023. afirmou que somente a [CONFIDENCIAL]

263. A AGCO afirmou ainda que, em razão da dificuldade enfrentada pela empresa em suprir a integralidade da sua demanda por pneus no mercado OEM, vem recorrendo ao aftermarket (mercado de reposição), em busca de pneus agrícolas novos. De acordo com os registros internos da AGCO, no período de janeiro a dezembro de 2021, [CONFIDENCIAL] da demanda da AGCO por pneus agrícolas diagonais direcionada à indústria nacional teve que ser redirecionada do OEM para o mercado de revenda, tendo que se sujeitar a pagar preços, segundo ela, superiores àqueles pagos pela AGCO negociados no OEM.

264. A AGCO afirmou ainda que, apesar do relato dos custos com novas homologações de origens alternativas, os pneus importados, seja da origem investigada ou de outras origens, atendem às necessidades da AGCO tanto quanto os pneus nacionais, mas que o abastecimento junto a fabricantes nacionais é muito mais confiável e flexível, com qualidade extremamente importante para montadoras de veículos e equipamentos agrícolas, que necessitam coordenar suas linhas de montagem com peças e suprimentos de diversas fontes.

265. A Vival, em suas manifestações finais, reiterou que a capacidade nominal da indústria doméstica esteve acima da capacidade efetiva, o que indicaria um potencial de expansão da produção caso seja necessário suprir eventual aumento na demanda.

266. A ANIP, em suas manifestações finais, alegou que a autoridade constatou em verificação in loco que a capacidade instalada efetiva da indústria doméstica foi maior que o mercado brasileiro durante todo o período de análise e que o compartilhamento da linha de produção do produto similar com outros produtos, ocupando parte da capacidade instalada efetiva da produção doméstica, não deve ser considerado como um fator restritivo de incremento da produção nacional do produto objeto, uma vez que as plantas multipropósito asseguram a flexibilidade de alterar seu mix de produção de acordo com a demanda do mercado.

267. Não obstante, a ANIP reiterou que o grau de utilização elevado é uma característica do setor de pneus, que trabalha em turnos ininterruptos, e que mesmo compartilhando da mesma capacidade produtiva para outros produtos, pode assegurar a flexibilidade de alterar seu mix de produção de acordo com a demanda do mercado, e conseguiria suprir eventuais variações de demanda do mercado brasileiro.

268. Adicionalmente, a ANIP ressaltou em suas manifestações finais que o não endossamento de parte das previsões das montadoras para 2023 são resultantes de frustrações comerciais entre a indústria doméstica e as montadoras, que teriam tido falhas na elaboração de programações geradas pelas próprias montadoras e seus impactos, como cortes de pedidos por montadoras e não recebimentos de pneus pelas montadoras. A entidade ressaltou cortes de pedidos que montadoras fizeram e que continuam fazendo no segundo semestre de 2022, inclusive nos dois últimos meses de 2022, e afirmou também que as previsões são "perspectivas de aquisição", o que indicam que as empresas poderão fazer novamente frequentes cortes de pedido e/ou alterações súbitas de produtos, como ocorreu nos últimos anos, fato comprovado nos autos.

269. afirmou, por fim, que a previsão inadequada da produção de máquinas agrícolas por parte da AGCO e CNH, frente à surpresa com a evolução positiva do mercado do agronegócio brasileiro a partir da pandemia, foi o causador do "cenário de incerteza e ausência de confiabilidade" narrado pelas montadoras, dificultando as relações de fornecimento da indústria doméstica com as montadoras. Adicionalmente, apresentou novas comunicações entre a indústria doméstica e montadoras, aceitando, por fim, pedidos de volumes adicionais para 2023.

270. Por fim, frisou que a mera existência de um suposto "gap" entre os volumes solicitados pela AGCO e o aceite da Prometeon, ou mesmo nas negociações da CNH e AGCO e os aceites das demais empresas da indústria doméstica (Titan e Bridgestone), não se presta a evidenciar qualquer incapacidade dos fornecedores nacionais de abastecer o mercado brasileiro, mas sim de dificuldades na relação comercial e de alinhamento de planejamento entre a indústria doméstica e montadoras. Ressaltou que um fornecedor não tem obrigatoriedade de aceitar a integralidade de pedido futuro de um cliente específico, ainda mais quando não há garantia e previsibilidade (por exemplo, em razão do histórico comercial de não compra da totalidade de previsões) de que o pedido é certo e firme.

271. A AGCO reiterou que esperava maior atendimento de seus pedidos junto a indústria doméstica, visto que empresas multinacionais do porte da AGCO e da CNH, com departamentos inteiros dedicados a suprimentos, estão habituados a lidar com os seus fornecedores, respeitando os prazos para colocação de pedido,.

272. A AGCO afirmou ainda em sua manifestação final que não se pode de imediato afirmar que capacidade instalada efetiva da indústria doméstica é maior que o mercado brasileiro, visto que as instalações produtivas da indústria doméstica são utilizadas não apenas para a fabricação dos produtos similares, mas também para outros produtos que não estão relacionados à presente investigação e, a seu ver, a produção de pneus agrícolas em volumes suficientes para atender a totalidade do mercado brasileiro poderia implicar em desabastecer outros mercados atendidos pelas mesmas instalações produtivas. A empresa indicou também que ao dividir a linha de produção com outros produtos na mesma linha produtiva é inevitavelmente um fator restritivo à produção do produto similar, independentemente de qualquer vantagem produtiva oriunda desta mesclagem.

273. A CNH informou também que é verdade que ela solicitou algumas vezes alterações do mix de produtos e das quantidades pré-negociadas. Contudo, esta flexibilidade seria uma condição pré-estabelecida e de comum acordo entre ambas as partes, sendo uma prática normal deste tipo de contrato, já que é, naturalmente, impossível prever exatamente a demanda de pneus para [CONFIDENCIAL].

274. Diante da coleta de evidências na presente avaliação de interesse público, foram identificadas dificuldades para o abastecimento de pneus agrícolas no mercado brasileiro, com relatos de não atendimento integral de pedidos realizados por parte das empresas montadoras do produto. Todavia, pondera-se, a partir da evidências trazidas pela petionária em defesa comercial, que parcela da explicação tem efeitos da situação atípica de redução de produção devido à pandemia, e de aumento repentino de demanda, ocasionado pelo aquecimento do setor agrícola no período pós pandemia.

275. De toda forma, é importante observar que este mercado tem por suas especificidades comerciais condição de previsões de demanda e ajuste entre produtor/consumidor para setups produtivos e operacionais nas questões comerciais/administrativas, o que restou latente nos e-mails interpostos pelas montadoras e as componentes da indústria doméstica. Nesse sentido, eventuais descompassos entre previsões de pedidos e promessas de atendimento nessa relação comercial devem ser relativizados do ponto de vista de uma avaliação de interesse público, a qual se debruça, dentre outros fatores, sobre restrições à oferta de forma estrutural em termos de possível desabastecimento. Flutuações e variações de demanda podem ser circunstanciais, como no período pandêmico, capturado nas variações de mercado em T9 e T10.

276. Além disso, não cabe à autoridade de defesa comercial arbitrar sobre relações comerciais e práticas privadas de previsões e planejamento produtivos, sob o risco de intervenção numa relação claramente de ajuste interpartes. Dessa maneira, repisam-se os argumentos listados sobre a capacidade produtiva de atendimento da indústria doméstica à demanda nacional, em termos de sua ociosidade em média de [CONFIDENCIAL] %, bem como o complemento das importações neste mercado, apresentando fonte alternativa à produção nacional.

2.3.2.2 Das restrições à oferta nacional em termos de priorização de operações

277. Uma vez que indústria doméstica realizou vendas no mercado externo, deve-se também observar se existe a possibilidade de priorização de tais operações, o que poderia acarretar maior risco de desabastecimento ao mercado brasileiro.

278. Para tanto, analisam-se as características da totalidade das operações da indústria doméstica (vendas ao mercado interno e exportações), conforme tabela abaixo. Observe-se que a indústria doméstica de pneus agrícolas não realizou operações envolvendo consumo cativo ou industrialização para terceiros.

Operações da Indústria Doméstica (em números-índices de toneladas)							
Período	Vendas no Mercado		Vendas no Mercado		Revendas		Operações totais
	Interno	%	Externo	%		%	
T6	100,00	[CONF.]	100,00	[CONF.]	100,00	[CONF.]	100,00
T7	92,13	[CONF.]	107,94	[CONF.]	102,30	[CONF.]	95,19
T8	98,32	[CONF.]	71,58	[CONF.]	107,55	[CONF.]	93,30
T9	83,54	[CONF.]	62,91	[CONF.]	98,69	[CONF.]	79,71
T10	107,32	[CONF.]	76,71	[CONF.]	77,20	[CONF.]	101,33

279. Observa-se que, durante o período analisado, a maior parte das operações da indústria doméstica de pneus agrícolas foi destinada para vendas no mercado interno, que representam, em média [CONFIDENCIAL]do total das vendas. As vendas no mercado externo, por sua vez, correspondem, em média, a [CONFIDENCIAL]das vendas totais no período analisado. A participação das vendas da indústria doméstica no mercado externo diminuiu ao longo do período analisado, tendo seu menor nível em T10 ([CONFIDENCIAL]) e seu maior nível em T7 ([CONFIDENCIAL]).

280. No tocante ao tema, a CNH alegou, em seu questionário de interesse público, que a indústria doméstica manteria suas operações de exportação, mesmo em um cenário de escassez e desabastecimento interno, diante da valorização do dólar e do pico de demanda internacional.

281. A Vival, por outro lado, em seu questionário de interesse público, afirmou que não haveria priorização de operações no mercado externo, visto que as vendas externas teriam declinado 22,7% de T6 para T10, enquanto as vendas internas

teriam crescido 7,4% no mesmo período. Ademais, a empresa indicou que o risco de desabastecimento de pneus agrícolas seria nulo ou muito baixo, uma vez que a reforma de pneus teria se mostrado como uma alternativa viável e altamente utilizada no Brasil.

282. A ANIP, em seu questionário de interesse público, afirmou que a indústria doméstica priorizou o mercado interno, especialmente em T10, quando verificou-se pico da demanda no Brasil. Dessa forma, entre T9 e T10, observou-se salto de 28% nas vendas no mercado interno, enquanto as exportações registraram aumento de apenas 19%. Afirmou ainda que ao fazer um recorte apenas de T9-T10, período de aumento de demanda, verifica-se que o crescimento das vendas para o mercado interno (28%) foi proporcionalmente maior do que o próprio crescimento das vendas totais (26%).

283. Informou ainda haver direcionamento das montadoras, incluindo [CONFIDENCIAL], para o abastecimento de suas plantas em outros países, em especial na Argentina, conforme exemplo acima. Nesse sentido, cumpre reconhecer que ao menos parte das exportações da indústria doméstica foi realizada, justamente, a pedido das próprias montadoras, como teria sido o caso da [CONFIDENCIAL]

284. Em suas manifestações finais, a ANIP ressaltou novamente que há priorização do abastecimento do mercado interno pela indústria doméstica e que ao menos parte das exportações de pneus agrícolas da Indústria Doméstica foi realizada, justamente, a pedido das próprias montadoras.

A CNH, em suas manifestações finais, mostrou descontentamento frente à continuidade das exportações da indústria doméstica durante o período da pandemia, momento em que, segundo ela o mercado nacional mais necessitou da oferta das fabricantes domésticas. As empresas nacionais teriam direcionado parte relevante de sua produção do produto similar para outros países. 285. Adicionalmente, a CNH esclareceu que há alguns anos solicita das fabricantes nacionais um volume minoritário de pneus agrícolas para a sua planta em Córdoba, na Argentina (em linhas gerais, cerca de 8% de sua demanda total de pneus a estas fabricantes é direcionada para a planta argentina da CNH). No entanto, afirmou que foram apenas pneus fora do escopo, de forma que a CNH não possui, em seus registros, a aquisição de nenhum pneu agrícola diagonal das fabricantes brasileiras para a planta na Argentina.

286. Para fins de avaliação final de interesse público, observa-se que a participação das vendas da indústria doméstica no mercado interno aumentou [CONFIDENCIAL] de T6 a T10, em um patamar médio de [CONFIDENCIAL] % de participação das vendas internas frente as vendas totais. Conclui-se não haver elementos que indiquem a priorização pela indústria doméstica das exportações em detrimento do abastecimento interno.

2.3.3 Do risco de restrições à oferta nacional em termos de preço, qualidade e variedade

2.3.3.1 Do risco de restrições à oferta nacional em termo de preço

287. Nesta seção busca-se avaliar eventual risco de restrições à oferta nacional em termos de preço. Nesse sentido, averigua-se a existência de elementos que possam indicar eventual exercício de poder de mercado por parte da indústria doméstica.

288. Para fins de avaliação de Interesse público, com relação ao risco de restrição à oferta nacional em termos de preço, analisam-se as informações disponíveis sobre os preços de pneus agrícolas vendidos pela indústria doméstica e do seu custo de produção, atualizados com base em T10, de forma a identificar possíveis restrições à oferta do produto. Ressalta-se também que, devido a diferenças nas empresas que compõem a indústria doméstica no período de investigação original e de revisão, essa análise foi feita apenas para o período de revisão.

Evolução de Preço e Custo de Produção (em números-índices de R\$/t)			
Participação do Custo de Produção no Preço de Venda			
	Custo de Produção - R\$ atualizados/t	Preço de Venda no Mercado Interno - R\$ atualizados/t	Relação (%)
T6	100,00	100,00	[CONF.]
T7	100,80	102,69	[CONF.]
T8	101,45	95,55	[CONF.]
T9	103,24	96,07	[CONF.]
T10	88,12	86,31	[CONF.]

289. Nota-se que a relação dos custos de produção e dos preços praticados pela indústria doméstica teve pouca variação ao longo do período analisado, tendo um valor médio de [CONFIDENCIAL] %. Apenas entre T7 e T9 houve um aumento nos custos de produção, com diminuição nos preços de venda, fazendo com que a relação entre custo e preço aumentasse de [CONFIDENCIAL] % em T7 para [CONFIDENCIAL] % em T9. No entanto, essa relação custo/preço volta em T10 a [CONFIDENCIAL] %, patamar próximo ao observado no início do período da revisão em curso, de [CONFIDENCIAL] % em T6.

290. A ANIP, em seu questionário de interesse público, afirmou que, visto que a relação de custo e preço se manteve estável durante o período investigado, não se deveria alegar que a indústria doméstica praticou "aumentos de preços muito acima daqueles que seriam refletidos em seus custos".

291. Adicionalmente, ela informou que, segundo parecer elaborado pela Tendências (Anexo I): "No período investigado, não foi detectado descolamento entre os custos de produção e o preço do produto sob análise. Houve uma relativa estabilidade com pouca oscilação na relação entre as duas variáveis". Afirmou também que, em geral, as variações no custo, como a queda em T10, foram acompanhadas pela movimentação dos preços na mesma direção.

292. Ainda segundo a ANIP, ao contrário do alegado pela CNH, não houve por parte da indústria doméstica qualquer ganho de rentabilidade na relação custo-preço no período analisado. Afirmou que, por outro lado, foram as próprias montadoras que, em 2021 (período pós-pandemia), teriam batido recordes de faturamento e rentabilidade, o que iria contra as alegações sobre impactos decorrentes da renovação da medida antidumping para a China para os elos a jusante.

A AGCO, em sua manifestação apresentada durante instrução processual, alegou que seria preciso considerar que a relação custo-preço pode sofrer distorção em função de mudanças na composição das vendas. Essas distorções decorreriam, por exemplo, da comercialização em quantidade proporcionalmente maior de tipos de pneus com menor margem de contribuição. Saliu-se que produto sob análise abrange pneus agrícolas com medidas diversas, utilizados para equipar vários modelos de máquinas agrícolas (tratores, colheitadeiras, plantadeiras, entre outras) e, portanto, seriam produtos com preços e custos significativamente variáveis. Dessa forma, a diminuição dos preços analisados da indústria doméstica pode estar relacionada também com a mudança no mix de compras de tipos de pneus mais baratos nos anos da revisão. 293. Por esse motivo, a empresa considera que uma análise baseada em preços médios agregados não fundamentaria a alegação de que que teria havido deterioração da relação custo-preço da indústria doméstica, a qual não se encontra mais em situação de dano.

294. Sobre o argumento da AGCO, pondera-se que tem-se por prática analisar os dados agregados médios por período, principalmente para evitar análises ad hoc de determinadas cestas de produtos, justamente para evitar possível viés em sua análise. Dessa forma, reitera-se a relevância da análise da relação custo-preço, com vistas à avaliação de eventuais restrições à oferta em termos de preço

295. Portanto, para fins de conclusões finais, nota-se que a relação entre o custo de produção e o preço de venda interno aumentou [CONFIDENCIAL] p.p. de T6 a T10, com deterioração dessa relação ao longo do período de análise - ou seja, com perda de rentabilidade na comercialização do produto sob análise. Esse movimento foi resultado de um decréscimo de 11,6% dos custos de produção, montante inferior à redução de 13,7% do preço praticado pela indústria doméstica no mercado interno, não havendo assim indicação de restrições em termos de preços por parte da indústria doméstica.

296. De forma complementar, comparou-se o comportamento dos preços nominais da indústria doméstica com a evolução do Índice de Preços ao Produtor Amplo, segundo os setores de produtos Industriais (IPA-OG-DI). O objetivo é compreender como o preço do produto da indústria doméstica variou em relação aos outros preços de produtos industriais, durante o período de análise. Nesse sentido, os preços da indústria doméstica e os indicadores foram transformados em números-índice com base em T6 para facilitar a comparação. O resultado é apresentado no gráfico a seguir.

297. A partir do gráfico, observa-se que, entre T6 e T10, o preço nominal da indústria doméstica apresentou uma redução de 13,7%, enquanto no mesmo período, o índice de produtos industriais registrou aumento de 56,5%, atingindo patamar superior ao preço da indústria doméstica.

298. Dessa forma, o preço do produto nominal da indústria sofreu sucessivas quedas entre T7 e T10, enquanto o índice de produtos industriais, sofreu sucessivos aumentos, não revelando possível restrição à oferta em relação ao preço. Ressalta-se também que a mudança na relação entre preço nominal e índice de produtos industriais aconteceu após T7, tendo ambos os índices mantido patamares muitos próximos até então.

299. Ainda com relação à evolução de preços, cabe comparar a variação do preço do produto doméstico com o preço das importações brasileiras de pneus agrícolas de T6 a T10, em reais correntes. Na tabela a seguir, utiliza-se como base de comparação o valor das importações da origem analisada China e a média do valor das importações de outras origens, em reais CIF por toneladas, com base no câmbio das operações efetivas de acordo com as estatísticas de importação da RFB.

Comparação de Preços da Indústria Doméstica e Importações (em números-índices de R\$ CIF/ton)			
Período	Indústria Doméstica	Origens Investigadas	Outras origens
T6	100,00	100,00	100,00
T7	105,54	121,86	101,95
T8	108,62	149,05	118,03
T9	115,18	157,15	129,40
T10	134,99	202,83	168,23

300. Observa-se que os preços das importações da origem investigada cresceram mais do que os preços de outras origens e o praticado pela indústria doméstica. De T6 a T10, o preço médio das importações de origem chinesa cresceu 102,8%, enquanto o preço das importações de outras origens aumento 68,2% e o da indústria doméstica 35%. Em consequência, o preço chinês, que era o menor dos 3 (três) em T6, tornou-se o maior em T10, [CONFIDENCIAL] % superior ao praticado pela indústria doméstica no mesmo período. Já o preço da indústria doméstica, que era o maior entre as origens analisadas em T6, foi inferior ao preço médio chinês em T10, como já referido, e muito próximo ao praticado pelas outras origens, sendo apenas [CONFIDENCIAL] % superior.

301. A ANIP, em suas manifestações, afirmou que a comparação dos preços da indústria doméstica com os preços das importações teria sido realizada na condição CIF, ou seja, não levando em consideração os custos para a internalização do produto importado no Brasil. Quanto a essa alegação, esclarece-se que se trata de um procedimento padrão, de acordo com o Guia de Interesse Público, para mera comparação em relação aos preços do mercado internacional, e não para fins de cálculo de subcotação.

No tocante ao tema, a AGCO argumentou, em seu questionário de interesse público, que a suposta situação de desabastecimento do mercado brasileiro em termos quantitativos poderia elevar o preço dos pneus agrícolas. Como exemplo, apresentou e-mail na qual [CONFIDENCIAL].302.

303. Em seu questionário de interesse público, a CNH ressaltou que, em 2021, as produtoras nacionais, em razão da suposta escassez de pneus, decidiram implementar aumentos de preços muito acima daqueles que seriam refletidos em seus custos (isto é, de acordo com [CONFIDENCIAL] verificadas no período). Ela afirmou que os reajustes efetuados pela Prometeon, no acumulado de 2021, alcançaram [CONFIDENCIAL]%, da Titan alcançaram [CONFIDENCIAL]%, e da Bridgestone [CONFIDENCIAL] %.

304. Tendo em vista o exposto, para fins das conclusões finais de interesse público, há evidências de que o preço da indústria doméstica apresentou redução superior ao registrado nos custos de produção entre T6 e T10, gerando, assim, uma perda de rentabilidade decorrente da deterioração da relação custo-preço. Ainda, o preço do produto nominal da indústria registrou redução de 13,7% entre T6 e T10, enquanto o índice de produtos industriais apresentou crescimento de 56,5%, não revelando possível restrição à oferta em relação ao preço.

305. Conclui-se também que os preços praticados pela origem gravada China cresceram mais do que os preços das outras origens e o da indústria doméstica de T6 a T10. Com isso, o preço do produto de origem doméstica foi inferior ao preço chinês em T10 e muito próximo à média praticada por outras origens no mesmo período.

306. Assim, não foram verificadas práticas de restrição de preços por parte da indústria doméstica a partir da aplicação do direito antidumping. Os preços dos pneus agrícolas de origem doméstica cresceram menos do que seu custo de produção, menos do que os preços das importações e se reduziram em termos reais e nominais. Em T10, pode-se afirmar que o preço médio praticado pela indústria doméstica é competitivo em relação às importações, sendo [CONFIDENCIAL] % inferior ao preço do importado chinês e [CONFIDENCIAL] % superior ao importado de outras origens.

2.3.3.2 Do risco de restrições à oferta nacional em termos de qualidade e variedade

307. Com relação ao risco de restrição à oferta nacional em termos de qualidade e variedade, a CNH, em seu questionário de interesse público, afirmou não ter conhecimento sobre defesagem de tecnologia ou de diferenças de qualidade do produto similar da indústria doméstica em comparação com os produtos importados.

308. Contudo, com relação às restrições em termos de variedade, a CNH indicou que há alguns tipos de pneus que não são fabricados pelas produtoras nacionais ou que não são ofertados em volumes suficientes, de modo que seria necessário adquiri-los por meio de importações, entre eles [CONFIDENCIAL]

309. A Vival, em seu questionário de interesse público, ressaltou que desconhece restrições à oferta nacional em termos de qualidade e variedade, fazendo menção à Circular SECEX nº 10/2022, pp. 9-10, na qual constatou-se que o produto similar ao produto sob análise seria idêntico ao produto sob análise, já que ambos os produtos:

- (i) são fabricados a partir das mesmas matérias-primas, principalmente, borracha, negro de fumo, arames, tecidos, químicos;
- (ii) apresentam mesma composição química, pois são feitos com as mesmas matérias primas;
- (iii) apresentam as mesmas características físicas;
- (iv) são produzidos segundo processo de produção semelhante de construção diagonal;

(v) têm os mesmos usos e aplicações, já que podem ser utilizados uso em veículos, implementos, colheitadeiras e máquinas agrícolas ou florestais;

apresentam alto grau de substitutibilidade, visto que se trata do mesmo produto, com concorrência baseada principalmente no fator preço. Ademais, foram considerados concorrentes entre si, visto que se destinam ambos aos mesmos segmentos comerciais, sendo, inclusive, adquiridos pelos mesmos clientes; (vii) são vendidos por meio dos mesmos canais de distribuição, quais sejam: montadoras e varejo/reposição.

A ANIP, em seu questionário de interesse público e manifestações, sobre as alegações da CNH de que não haveria produção de certas medidas de pneus agrícolas, 710/65R38 R1W162A8 e 600/55-30.5 R1W150A6, alegou que o primeiro sequer seria pneu objeto do pleito por ser medida de pneu radial, ao passo que o segundo não constaria no capítulo agrícola do manual da ALAPA. 310. Alegou ainda que a referida medida de pneus que supostamente não seria produzida seria completamente irrisória frente ao portfólio oferecido pela indústria doméstica no mercado brasileiro e que o fato de uma medida não ter sido produzida durante o período sob análise não significaria que a indústria doméstica não tenha condições de produzi-la no país. Ao contrário, a indústria doméstica reafirmou que tem capacidade, tecnologia, máquinas e mão de obra qualificada para produzir essas medidas, mediante a demanda.

311. Ainda, quanto às medidas 16.9-24-14 TL R-4 e 19.5L-24-12 TL R4, e alegações de que a indústria doméstica não produziria em volume suficiente, a ANIP enfatizou que não foram apresentadas provas, e que as medidas são produzidas por todas as três empresas representantes da indústria doméstica, bem como foram registradas vendas desses códigos para a própria CNH durante o período de análise.

312. A ANIP informou também que as devoluções têm baixíssima representatividade nas vendas da indústria doméstica, o que afastaria considerações sobre eventuais restrições à oferta nacional em termos de qualidade. Afirmou ainda que não há qualquer defasagem de tecnologia do produto sob análise e que as empresas associadas da ANIP, que integram a indústria doméstica, mantêm constante atualização de seu parque fabril para manter e garantir o atendimento aos requisitos de qualidade de seus clientes. Portanto, a produção nacional seria competitiva, eficiente e seguiria os melhores padrões tecnológicos disponíveis no mercado.

313. Pelo exposto, com base nas evidências trazidas, não foram observadas restrições em termos de qualidade nem de variedade quanto aos produtos objeto da análise, por parte da indústria doméstica. Esclarece-se, a esse respeito, que a eventual limitação de oferta de determinado subtipo de produto não afasta por si só, para fins de defesa comercial, a conclusão quanto à similaridade entre o sujeito à medida e o produto similar nacional. Nesse contexto, no âmbito da análise de interesse público, para que se configurem restrições à oferta, são necessários elementos contundentes de ausência de oferta aliada à incapacidade por parte da indústria doméstica para o atendimento de determinado nicho de mercado.

314. Com relação às manifestações da indústria doméstica frente a alegações de possível não produção de certos tipos de pneus agrícolas, resume-se que muitos desses pneus tratam-se de pneus radiais, fora do escopo do produto investigado, e que muitos deles seriam sim produzidos pela indústria. A ANIP ressaltou ainda que o fato de alguma medida não ter sido produzida durante o período sob análise não significaria que a indústria doméstica não tenha condições de produzi-la no país, caso necessário, afirmando ter capacidade, tecnologia, máquinas e mão de obra qualificada para produzir essas medidas, mediante a demanda.

2.3.4 Das conclusões sobre a oferta nacional do produto sob análise

315. Dessa forma, em relação à oferta nacional do produto sob análise, conclui-se que:

a) o mercado brasileiro de pneus agrícolas aumentou 36,2% de T1 a T10, apresentando seu maior valor em T10 ([CONFIDENCIAL] toneladas) e menor valor em T5 ([CONFIDENCIAL] toneladas). De T6 a T10, houve diminuição da participação da indústria doméstica no mercado brasileiro ([CONFIDENCIAL] p.p.), ocupada principalmente pelo aumento na participação das importações de origens não gravadas ([CONFIDENCIAL] p.p.);

b) a capacidade instalada da indústria doméstica é suficiente para o atendimento do mercado brasileiro ao longo do período analisado, sendo equivalente a [CONFIDENCIAL] % do mercado, em média. Ressalta-se, entretanto, que a linha de produção é compartilhada com outros produtos, que ocupam, em média, [CONFIDENCIAL] % da capacidade. Isso se reflete no alto grau de ocupação de sua capacidade, que atingiu [CONFIDENCIAL] % em T10, revelando pouco espaço para incremento da produção nacional. Não obstante, a capacidade ociosa observada ainda permitiria à indústria doméstica aumentar sua produção em volume equivalente a [CONFIDENCIAL] % do mercado brasileiro;

c) a maior parte das operações da indústria doméstica de pneus agrícolas foi destinada para vendas no mercado interno, que representam, em média [CONFIDENCIAL] % das vendas totais. As vendas no mercado externo, por sua vez, correspondem, em média, a [CONFIDENCIAL] % das vendas totais no período analisado. A participação das vendas da indústria doméstica no mercado externo diminuiu ao longo do período analisado, tendo seu menor nível em T10 ([CONFIDENCIAL]) e seu maior nível em T7 ([CONFIDENCIAL]). Não foram identificados indícios de priorização do mercado externo por parte da indústria doméstica;

d) o preço da indústria doméstica apresentou redução superior ao registrado nos custos de produção entre T6 e T10, gerando, assim, uma deterioração da relação entre essas variáveis ao longo do período de análise. Observou-se, nesse sentido, perda de rentabilidade decorrente de deterioração da relação custo-preço. Esse cenário mitiga eventuais riscos de restrição em termos de preço;

e) o preço do produto nominal da indústria registrou redução de 13,7% entre T6 e T10, enquanto o índice de produtos industriais apresentou crescimento de 56,5%, cenário que reforça a ausência de risco de restrição em termos de preço;

f) os preços praticados pela origem gravada China cresceram mais do que os preços das outras origens e o da indústria doméstica de T6 a T10. Com isso, o preço do produto de origem doméstica foi inferior ao preço chinês em T10 e muito próximo à média praticada por outras origens no mesmo período; e

g) em caráter geral, não foram observadas restrições em termos de qualidade nem de variedade quanto aos produtos objeto da análise, por parte da indústria doméstica, mesmo que as empresas que a compõem não produzam a totalidade de possíveis variações de pneus.

316. Pelo exposto, para fins de conclusões finais, identificou-se que a indústria doméstica de pneus agrícolas tem capacidade produtiva suficiente para atendimento ao mercado brasileiro, composto também por outros produtores domésticos, importações de origens não gravadas e importações de origem chinesa, que continuam a ingressar no país em volumes representativos. Além disso, apesar da aplicação do direito antidumping em T6, não foram observadas práticas restritivas de preços por parte da indústria doméstica, que reduziu suas margens e teve seus preços em patamar muito próximo ao praticado por outras origens em T10.

317. Sobre as alegações de problemas de abastecimento por parte da indústria doméstica, especialmente no ano de 2021, as manifestações apresentadas pelas partes interessadas sugerem que os acontecimentos têm caráter circunstancial, causado tanto por problemas decorrentes da pandemia de Covid-19 - observados em diversas cadeias produtivas - como de aumento repentino de demanda por parte dos consumidores de pneus. Já com relação às restrições em relação à produção de determinadas variedades, verificou-se que parte das restrições alegadas dizem respeito a produtos fora do escopo do direito antidumping ou a subtipos bastante específicos do produto sob análise, tendo a ANIP indicado a existência de capacidade produtiva por parte da indústria doméstica.

318. Com relação ao descompasso entre pedidos, previsões de demanda e entregas entre a indústria doméstica e montadoras, ressalta-se que não cabe à autoridade de defesa comercial arbitrar sobre relações comerciais e práticas privadas de previsões, relacionamento e planejamento produtivos, sob o risco de intervenção numa relação claramente de ajuste interpartes. Dessa maneira, repisam-se os argumentos listados sobre a capacidade produtiva de atendimento da indústria doméstica à demanda nacional, em termos de sua ociosidade em média de [CONFIDENCIAL] %, bem como o complemento das importações neste mercado, apresentando fonte alternativa à produção nacional.

319. Assim, não foram observadas restrições à oferta nacional a partir dos dados e manifestações analisadas. A indústria doméstica tem capacidade produtiva, preço competitivo e oferta com qualidade e variedade semelhantes ao produto importado.

2.4 Dos impactos da medida de defesa comercial na dinâmica do mercado brasileiro

320. Na avaliação final de interesse público sobre medidas de defesa comercial, busca-se avaliar os impactos da medida de defesa comercial na dinâmica do mercado nacional. No presente caso, será necessário analisar os possíveis efeitos decorrentes da retirada do direito antidumping.

321. Em caráter complementar, com vistas a subsidiar a tomada de decisão pela autoridade competente, também serão apresentados os resultados dos possíveis efeitos decorrentes das conclusões alcançadas em defesa comercial, conforme Processos SEI-ME nº 19972.101989/2021-41 (restrito) e nº 19972.101996/2021-43 (confidencial).

322. Ademais, foram levadas aos autos estimativas de impacto da medida antidumping tanto da indústria doméstica quanto na cadeia a jusante, bem como manifestações sobre o tema. A distribuição temática do estudo e manifestações decorrentes será realizada conforme os itens sobre impactos na indústria doméstica, a montante e a jusante.

323. Como uma das formas de estimar os efeitos da medida de defesa comercial, utiliza-se uma simulação com base em Modelo de Equilíbrio Parcial, descrito de forma detalhada no Anexo 1 do presente documento. A referida metodologia está prevista no Guia Consolidado de Interesse Público em Defesa Comercial, que descreve o sistema de equações utilizado e a forma de obtenção da variação de bem-estar de interesse, disponível às partes em acesso público.

324. Apesar de suas limitações, o modelo de equilíbrio parcial tem respaldo na literatura para ser utilizado no contexto das repercussões de medidas de defesa comercial na economia e, provavelmente por esse motivo, é adotado também, por exemplo, pelas autoridades de defesa comercial no âmbito de avaliações semelhantes ao interesse público, como na Nova Zelândia e no Reino Unido, o que reforça a adequação de seu uso de forma alinhada às melhores práticas internacionais. De qualquer forma, reforça-se que as partes não estão vinculadas à utilização desse modelo, conforme esclarece o Guia Consolidado de Interesse Público.

325. Tal modelo de equilíbrio parcial parte da estrutura de Armington, na qual os produtos das diferentes origens são tratados como substitutos imperfeitos e, dada a estrutura de elasticidade de substituição constante (CES), a substitutibilidade entre os produtos pode ser governada pela elasticidade de substituição (σ), conhecida como elasticidade de Armington. A estrutura do modelo apresentado seguiu o trabalho de Francois (2009), com a única diferença de ter considerado a ótica de um único país, enquanto Francois considera um modelo global com "n" países importando e exportando.

326. Considerando a ausência de estimativas para o mercado brasileiro em relação à elasticidade-preço da oferta, optou-se pela adoção, em substituição, de estimativas realizadas pela United States International Trade Commission (USITC), medidas em intervalos. Utilizou-se para a definição do parâmetro as estimativas de elasticidade para o produto "pneus off-road novos", que engloba diversos produtos classificados nos códigos 4011.20.1025, 4011.20.1035, 4011.20.5030, 4011.20.5050, 4011.61.0000, 4011.62.0000, 4011.63.0000, 4011.69.0090, 4011.92.0000, 4011.93.4000, 4011.93.8000, 4011.94.4000 e 4011.94.8000 - dentre outros - do SH dos EUA (investigação frente às importações estadunidenses originárias de Índia e Sri Lanka).

327. Segundo o USITC, a elasticidade da oferta doméstica estadunidense está entre 5 e 10. Dessa forma, adotou-se um valor intermediário de 7,5 para a oferta doméstica brasileira, supondo que o produtor brasileiro se comporta de forma semelhante ao produtor estadunidense. Para as elasticidades de oferta das outras origens adotou-se um valor de 99, que se baseia na suposição de que a oferta estrangeira é consideravelmente mais elástica que a doméstica.

328. Com relação à elasticidade-preço da demanda (η), também estimada para o mercado estadunidense pelo USITC no caso de "pneus off-road novos", foi adotado o valor de -0,50, com base na média do valor estimado para o intervalo de -0,25 e -0,75. Para a elasticidade de substituição, foi utilizado o valor médio entre 4 e 6, ou seja, 5. O valor utilizado é coerente com as estimativas comumente realizadas em estudos da literatura econômica especializada. De todo modo, foi realizada análise de sensibilidade com intuito de estabelecer limites máximos e mínimos com base no intervalo dos parâmetros de elasticidade.

329. Ressalte-se que as partes interessadas apresentaram elasticidades estimadas via estudos Tendências Consultoria (ANIP) e Ferres Consultoria (montadoras e associações de importadores). Após análise das referidas estimativas, entende-se, em que pese suas limitações, como adequado o uso das estimativas do USITC, e inclusive pondera-se que a elasticidade-preço da demanda da consultoria Ferres encontra-se no intervalo estimado de sensibilidade, logo resguardando-se a estimativa proposta para essa variável específica.

330. Foi utilizado como cenário base para realização das simulações a configuração do mercado em T10, período mais recente da revisão em curso.

331. Foram utilizadas, ainda, as informações fornecidas pela indústria doméstica e verificadas pela autoridade, bem como os dados oficiais de importação da RFB. As alíquotas de imposto de importação utilizadas no modelo se referem às atribuíveis a cada origem, em termos de alíquota de Nação Mais Favorecida ou preferencial, quando aplicável.

332. Por sua vez, a alíquota efetiva do direito antidumping em vigor para a China foi apurada a partir da média das alíquotas específicas individuais em vigor, ponderadas pela participação de cada produtor/exportador chinês no total das importações brasileiras de pneus agrícolas originárias da China em T5. A média ponderada obtida do direito antidumping foi de [CONFIDENCIAL] US\$/t, que, quando comparada com o preço CIF médio do produto chinês no período mais recente (T10), resultou em uma alíquota média de [CONFIDENCIAL] % em base ad valorem.

333. Em resumo, o Modelo de Equilíbrio Parcial será apresentado com base em no contexto de retirada dos direitos antidumping vigentes em T10. Vale destacar, portanto, que o Modelo de Equilíbrio Parcial será utilizado para simulação dos efeitos da retirada dos direitos antidumping em vigor, dentro das condições vigentes no cenário-base.

334. Ressalte-se, por fim, que os resultados apresentados são submetidos a uma análise de sensibilidade ao longo do Anexo 1 a este documento, de forma a verificar possíveis diferenças nas conclusões apresentadas com a variação dos parâmetros de elasticidade em faixas.

335. Adicionalmente, consta no Anexo 2 a simulação com base no Modelo de Equilíbrio Parcial levando em consideração a recomendação de defesa comercial, em sede da revisão de final de período em curso.

2.4.1 Dos impactos na indústria doméstica

336. Na análise de possíveis impactos da medida de defesa comercial na indústria doméstica, são considerados elementos qualitativos e quantitativos que possam elucidar os efeitos esperados no setor responsável pelo produto similar nacional.

Destaca-se que a presente análise tem caráter descritivo, consolidando a evolução de determinados indicadores da indústria doméstica em termos de emprego e resultados financeiros. São relatados também possíveis investimentos da indústria doméstica ao longo do tempo.337.

338. A respeito desse tema, a ANIP, em sua manifestação final, afirmou que existem planos entre ela e a ANFAVEA, de investir no fortalecimento do setor, a fim de "tornar o Brasil o maior produtor de borracha natural sustentável do planeta, tornando nossa borracha natural, não uma commodity agrícola para exportação, mas uma grande vantagem competitiva para as indústrias pneumáticas, automobilísticas e de artefatos de borracha instaladas no Brasil. A propósito, afirmou que já teria sido apresentado, inclusive, plano de investimento de [CONFIDENCIAL]

339. Afirmou também que, nos últimos anos, foram feitos diversos investimentos em maquinário e pessoal a fim de proporcionar aumento da capacidade produtiva de pneus agrícolas, melhoria contínua da qualidade do processo e produto, bem como investimentos em HSE (Health, Safety and Environment), em especial no setor de pneus agrícolas, acompanhando a tendência de crescimento do mercado agroindustrial. Ainda segundo a ANIP, tendo em vista a importância do setor de pneumáticos para o mercado brasileiro, as empresas integrantes da indústria doméstica vêm investindo fortemente no setor - não menos do que cerca de [CONFIDENCIAL]

340. A Associação destacou que apenas a Titan, entre atualizações tecnológicas e aumento de capacidade, investiu cerca de [CONFIDENCIAL] , de 2016 a 2021.

341. Afirmou também que a Prometeon, no caso de [CONFIDENCIAL] mencionou também o recente anúncio da empresa (abril/2022) para investimento de mais de R\$ 60 milhões de reais em sua planta produtiva de Santo André, para ampliar o centro de testes e a capacidade de produção de pneus para o agronegócio.

Salientou ainda que os investimentos na expansão da capacidade produtiva poderiam alcançar maior escala a longo prazo, se houvesse maior previsibilidade por parte das montadoras em geral, com compromisso de assegurar a compra dos volumes acordados.

Relatadas as manifestações das partes, passa-se a analisar os dados relativos à evolução do número de empregados e dos resultados das vendas da indústria doméstica. Vale lembrar, entretanto, que na investigação original a indústria doméstica era composta apenas pela linha de produção de pneus agrícolas da empresa TP Industrial, responsável por 45,8% da produção nacional do produto similar. Na presente revisão de final de período, a indústria doméstica é representada pelas linhas de produção de pneus agrícolas das empresas Prometeon, Bridgestone e Titan, responsáveis por 94% da produção nacional do referido produto. Dessa forma, grande parte das variações nos indicadores entre o período da investigação original (T1 a T5) e o da revisão em curso (T6 a T10) são decorrentes da mudança na composição da indústria doméstica e não necessariamente de efeitos da aplicação da medida de defesa comercial em análise.342.

A seguir, são descritos os dados relativos à evolução do número de empregados da indústria doméstica ao longo do período em análise (T1 a T10), separando-se os empregados vinculados à linha de produção e os empregados dos setores de administração e vendas.

Número de empregados (em números-índices)				
Período	Linha de Produção	Administração e Vendas	Total	
T1	100,00	100,00	100,00	
T2	106,79	98,04	105,74	
T3	118,26	109,80	117,21	
T4	116,14	105,88	114,91	
T5	112,53	101,96	111,28	
T6	403,82	243,14	387,38	
T7	346,50	241,18	335,56	
T8	310,62	219,61	301,15	
T9	290,02	213,73	281,84	
T10	354,56	239,22	342,64	

344. De acordo com os dados apresentados, verifica-se que o número total de empregados apresentou redução de 11,5% de T6 a T10, período correspondente à revisão de final de período. Foram registradas reduções sucessivas até T9 - 13,4% de T6 a T7, 10,3% de T7 a T8 e 6,5% de T8 a T9 - e aumento de 21,6% de T9 a T10. A queda no número total de empregados é decorrente principalmente da queda dos empregados ligados à produção, que tiveram seu número reduzido em 12,2%, enquanto os empregados de administração e vendas foram reduzidos em 1,6%.

345. Em seguida, descrevem-se os resultados apurados para o negócio de pneus agrícolas no mercado interno da indústria doméstica, considerando o período de T1 a T10. Os valores obtidos em reais correntes no processo de referência foram atualizados pela IPA-OG, da Fundação Getúlio Vargas, produtos industriais.

Evolução dos resultados nas vendas de pneus agrícolas da indústria doméstica no mercado interno (em números-índices de mil reais atualizados)				
Período	Receita líquida	Resultado bruto	Resultado operacional	Resultado operacional (exceto RF e OD)
T1	100,00	100,00	100,00	100,00
T2	104,87	91,19	85,51	89,13
T3	129,30	114,18	101,02	101,22
T4	115,03	96,54	81,34	87,78
T5	92,21	67,77	25,52	36,30
T6	549,73	310,68	130,93	165,32
T7	520,10	317,37	242,38	210,42
T8	516,46	214,15	50,81	90,00
T9	441,20	169,11	55,92	84,12
T10	509,23	261,77	189,64	183,32

346. Segundo os dados descritos na tabela acima, na ausência de direito antidumping aplicado (T1 a T5), todos os índices de resultados de vendas da indústria doméstica de pneus agrícolas registraram retração. Com efeito, a receita líquida caiu 7,8%; o resultado bruto recuou 32,2%; o resultado operacional (exceto RF e OD) decresceu 63,7%; e o resultado operacional apresentou a maior queda, da ordem de 74,5%.

347. No período imediatamente posterior à imposição do direito antidumping, ou seja, entre T6 e T10, os índices de receita líquida e resultado bruto ainda registraram quedas de 7,4% e 15,7%, respectivamente. Por outro lado, os índices de resultado operacional e resultado operacional (exceto RF e OD) apresentaram incrementos da ordem de 44,8% e 10,9%, respectivamente.

348. A ANIP apresentou estudo econômico, no qual estimou os impactos econômicos para o cenário de eventual retirada de direito antidumping em importações de pneus agrícolas de construção diagonal oriundos da China. Foram estimados 5 (cinco) cenários a partir dos parâmetros de elasticidade:

Cenário A: Incorporação de hipótese de maior elasticidade da oferta externa e utilização de elasticidade-substituição USITC;

Cenário B: Incorporação de hipótese de maior elasticidade da oferta externa e utilização de elasticidade-substituição do modelo GTAP;

Cenário C: Não incorporação de hipótese de hipótese de maior elasticidade da oferta externa e utilização de elasticidade-substituição USITC.

Cenário D: Elasticidade estimada a partir de dados da ID com a incorporação de hipótese de maior elasticidade da oferta externa e utilização de elasticidade-substituição USITC;

Cenário E: Elasticidade estimada a partir de dados da ID sem a incorporação de hipótese de maior elasticidade da oferta externa e utilização de elasticidade-substituição USITC;

349. Os resultados da referida análise, com base no Modelo de Equilíbrio Parcial, estão compilados na tabela a seguir:

Resultados do Modelo de Bem-Estar para a retirada da medida AD (US\$ mi)					
	A	B	C	D	E
Excedente do consumidor	12,67	12,48	6,77	20,35	11,39
Excedente do produtor	[CONF]	[CONF]	[CONF]	[CONF]	[CONF]
Variação tarifária	[CONF]	[CONF]	[CONF]	[CONF]	[CONF]
Bem-estar líquido	[CONF]	[CONF]	[CONF]	[CONF]	[CONF]
Variação índice de preços	[CONF]	[CONF]	[CONF]	[CONF]	[CONF]
Variação preços ID	[CONF]	[CONF]	[CONF]	[CONF]	[CONF]
Variação índice de quantidade	1,91%	1,88%	1,01%	3,11%	1,71%
Variação quantidade ID	[CONF]	[CONF]	[CONF]	[CONF]	[CONF]

350. De acordo com os dados detalhados na tabela acima, as diversas simulações realizadas pelo estudo apontam para as mesmas conclusões, considerando todas as especificações de parâmetros adotadas. Com efeito, seria observada queda nos preços em todos os cenários, ainda que inferior ao valor da tarifa, ou seja, parte da medida seria internalizada pelo setor, não repassada ao consumidor final.

351. Além disso, as estimativas sugerem um crescimento esperado na demanda total do mercado, sustentado, sobretudo, pelo aumento das importações, pois a quantidade vendida pela indústria doméstica se reduziria entre -0,21% e -1,25%, segundo os resultados apresentados. Isso seria acompanhado pela queda dos preços praticados pela indústria doméstica, que seguem o comportamento do mercado e se reduzem (embora em menor intensidade) entre -2,12% e -6,11%.

352. De acordo com o argumento trazido no estudo apresentado, tais resultados já seriam antecipáveis, uma vez que a retirada do direito antidumping elevaria a competitividade do produto originário da China frente ao produto doméstico e, por conseguinte, levaria os demandantes de pneus agrícolas a importarem mais. Dessa maneira, a produção doméstica perderia espaço no mercado local, o que motivaria uma série de efeitos na cadeia produtiva, com possível impacto no nível de empregos nesse setor.

353. Do ponto de vista dos agentes, as simulações do estudo sugerem que haveria ganho de bem-estar por parte dos consumidores, bem como perda por parte dos produtores, além de uma menor arrecadação do governo devido ao encerramento da medida de defesa comercial. Dessa forma, o resultado líquido de bem-estar seria negativo, já que as perdas acumuladas por produtores e governo com a retirada da medida superam os ganhos auferidos pelos consumidores.

354. Via utilização de matriz insumo-produto, o estudo em tela identificou espriamento dos efeitos sobre toda a economia geraria impactos negativos do ponto de vista do bem-estar geral. Essa metodologia reporta os efeitos decorrentes de variações de

demanda em cada setor. Seus resultados são expressos em termos de agregados macroeconômicos (produção, valor adicionado, renda das famílias,

impostos e empregos). Dessa forma, teria sido verificada deterioração para todos os indicadores estimados. Os efeitos decorrentes implicariam quedas de até R\$ 91 milhões na produção, R\$ 34 milhões em valor adicionado (PIB), R\$ 20 milhões na renda das famílias, R\$ 18 milhões em impostos e até 418 empregos. Foi concluído pela parte em comento que o efeito líquido da aplicação da medida seria maléfico para o mercado de pneus agrícolas. Os ganhos dos consumidores não compensariam eventuais perdas dos produtores e do governo, uma vez que os efeitos gerais de toda a economia também seriam negativos.

355. Em sua manifestação, a ABIDIP e as empresas CNH e AGCO apresentaram um estudo de impactos econômicos da eventual prorrogação do direito antidumping aplicado às importações brasileiras de pneus agrícolas originários da China.

356. Os resultados da referida análise, com base no Modelo de Equilíbrio Parcial, estão compilados na tabela a seguir:

Impacto da medida antidumping no modelo				
AMOSTRA: TIPOS/NCM QUE AS EMPRESAS IMPORTARAM				
País	Excedente do produtor		Excedente do consumidor	
	(A)	(B)	Arrecadação governamental com tarifas (C)	Efeito líquido de bem-estar (D = A + B + C)
Brasil	-512,5	86.109,1	-24.156,0	61.440,6

AMOSTRA: NCM DO PROCESSO				
País	Excedente do produtor		Excedente do consumidor	
	(A)	(B)	Arrecadação governamental com tarifas (C)	Efeito líquido de bem-estar (D = A + B + C)
Brasil	-577,9	86.934,9	-26.097,0	60.260,0

357. Segundo as simulações apresentadas no estudo, o impacto da retirada da medida defesa comercial aplicada às importações brasileiras de pneus agrícolas provenientes da China sobre o bem-estar seria positivo em todos os cenários.

358. Do ponto de vista dos agentes, haveria perda de bem-estar por parte dos produtores, além de uma menor arrecadação do governo devido à retirada do direito antidumping. Em contrapartida, haveria ganho considerável por parte dos consumidores, mais que compensando a queda da arrecadação governamental. Dessa forma, o resultado líquido de bem-estar seria positivo.

359. Por sua vez, por meio de análise dos efeitos socioeconômico na cadeia via matriz insumo-produto, ter-se-ia que o choque negativo na indústria de pneus agrícolas, decorrente da suspensão do AD, seria mais do que compensado pelo aumento da demanda por máquinas agrícolas em função da retração de preço e os respectivos impactos positivos em sua cadeia produtiva. Da mesma forma, o referido choque negativo seria compensado também por economia por parte dos produtores agrícolas que comprariam as máquinas mais baratas e não repassariam esse custo adicional aos consumidores finais de alimentos.

360. Sobre os argumentos listados pelas partes interessadas e principalmente sobre os pareceres econômicos trazidos em termos de efeitos estimados de uma eventual extinção/suspensão de direito antidumping às importações brasileiras de pneus agrícolas, convém destacar que nada impede que as referidas partes possam apresentar suas próprias análises, incluindo a devida descrição e a fundamentação metodológica, indicando, por exemplo, as referências adotadas na literatura sobre o tema, especificações dos modelos e a explicação de como os testes propostos se relacionam com a questão suscitada na premissa investigada.

361. Quanto à robustez das metodologias adotadas para análise de impactos decorrentes da imposição de medidas de defesa comercial, é de amplo conhecimento que cada modelo necessita impor simplificações da realidade para alcançar suas estimativas. No entanto, o que se observa é que, apesar de suas limitações, o modelo de equilíbrio parcial tem respaldo na literatura para ser utilizado no contexto das repercussões de medidas de defesa comercial na economia e, provavelmente por esse motivo, é adotado também, por exemplo, pelas autoridades de defesa comercial no âmbito de avaliações semelhantes ao interesse público, como na Nova Zelândia e no Reino Unido, o que reforça a adequação de seu uso de forma alinhada às melhores práticas internacionais. De qualquer forma, reforça-se que as partes não estão vinculadas à utilização desse modelo, conforme esclarece o Guia Consolidado de Interesse Público.

362. Sobre as análises de transmissão de efeitos, via insumo-produto, deve-se observar com cautela os alcances de seus resultados, uma vez que a referida análise restringe efeitos variáveis sobre a razão entre insumo e produto, pois atribui uma razão fixa de coeficientes, ou seja, sem mudanças nas estruturas produtivas de mercado, como também na decisão de agentes sobre precificação. Nesse sentido, por mais que a MIP seja possível ferramenta para calcular e decompor o efeito setorial no resultado do cômputo do produto e resultados derivados, como nível de emprego e massa salarial, por exemplo, tais agregações podem alterar os resultados, com a estrutura de consumo entre os setores constante. Nessa lógica, é necessário ter cautela na possível extrapolação de seus resultados, uma vez que não há tabela de recursos e usos (TRU) divulgada pelo IBGE ou qualquer outra que seja baseada na economia brasileira com unidade mínima como produto ou empresa, ou seja, em nível de detalhe que consiga fazer generalizações mais completas sobre este mercado.

363. As eventuais diferenças entre os resultados encontrados no estudo apresentados pelas partes e na simulação realizada nesta avaliação de interesse público, considerando o mesmo cenário de retirada, deve-se principalmente à utilização de parâmetros de volume/valor e distribuição dos choques ao longo do tempo, como também da limitação de acesso a dados de importações pela parte interessada, como também alíquotas associadas de importação e do próprio direito antidumping.

364. No que se refere aos efeitos da medida de defesa comercial na indústria doméstica, estão expostos na tabela a seguir os resultados obtidos no Modelo de Equilíbrio Parcial para retirada dos direitos antidumping vigentes em T10, conforme simulação realizada pela autoridade investigadora:

Variações no excedente do consumidor, no excedente do produtor, na arrecadação e no bem-estar	
Componente	Variação (em milhões de US\$)
Excedente do consumidor	4,65
Excedente do produtor	-1,28
Arrecadação	-0,91
Bem-estar líquido (A)	2,45
Mercado Brasileiro (B)	[CONF]
Bem-estar líquido (%) (A)/(B)	[CONF] %

365. O Modelo de Equilíbrio Parcial projeta um aumento líquido no bem-estar da economia brasileira equivalente a US\$ 2,45 milhões, referente a [CONFIDENCIAL] % do mercado dimensionado de pneus agrícolas (importações e vendas). O referido aumento é resultado da elevação no excedente do consumidor de US\$ 4,65 milhões e da redução de US\$ 0,91 milhão na arrecadação do governo central e de US\$ 1,28 milhão no excedente do produtor.

366. Do ponto de vista da indústria doméstica, foram estimadas igualmente as prováveis variações de preços e quantidades de pneus agrícolas comercializados pelo produtor doméstico, conforme tabela a seguir.

Variações em preço e quantidade (produtor doméstico)	
Quantidade (produto doméstico)	-4,86
Índice de preço (produto doméstico)	-0,66

367. De acordo com a simulação, observa-se que a quantidade vendida pela indústria doméstica decresceria 4,86% com a retirada do direito antidumping. Da mesma forma, os preços do produto de origem doméstica diminuiriam 0,66%.

368. Observando-se as faixas de elasticidades consideradas - detalhadas no Anexo I deste documento -, é possível estimar as participações finais esperadas para o produtor doméstico e para as importações no mercado brasileiro de pneus agrícolas, em termos de valores mínimos e máximos.

Participações na quantidade - Inicial e simulado			
Origem	Participação Inicial (%)	Participação mínima (%)	Participação máxima (%)
Brasil	[CONF]	[CONF]	[CONF]
China	[CONF]	[CONF]	[CONF]
Resto do Mundo	[CONF]	[CONF]	[CONF]

369. A simulação do Modelo de Equilíbrio Parcial prevê que a retirada dos direitos antidumping elevaria a participação da origem gravada no mercado brasileiro de [CONFIDENCIAL] % para entre [CONFIDENCIAL] % e [CONFIDENCIAL] %. Tal elevação ocorreria principalmente em substituição à indústria doméstica, que teria sua participação diminuída de [CONFIDENCIAL] % do mercado brasileiro para entre [CONFIDENCIAL] % e [CONFIDENCIAL] %. Da mesma forma, as importações do resto do mundo também se reduziram em termos relativos, caindo de [CONFIDENCIAL] % para entre [CONFIDENCIAL] % e [CONFIDENCIAL] %.

370. No que se refere aos resultados da simulação de impacto para a indústria doméstica, podem ser verificadas reduções de preços e perda de participação de mercado na hipótese de retirada da medida. De acordo com os cenários obtidos a partir das faixas de elasticidade consideradas, a indústria doméstica poderia perder até [CONFIDENCIAL] p.p. de participação no mercado brasileiro com o fim da aplicação da medida antidumping em análise.

2.4.2 Dos impactos na cadeia a montante

371. Em sua resposta ao questionário de interesse público, a ANIP fez menção à produção de borracha natural, insumo utilizado para a produção de pneus agrícolas. De acordo com o IBGE a quantidade produzida no Brasil em 2021 foi de 399.751 toneladas, com uma área colhida de 176.373 hectares., Essa produção teria se concentrado nos estados de São Paulo (maior produtor), Minas Gerais e Bahia, mas outras regiões do país também possuem uma participação relevante no mercado de borrachas, como por exemplo, o Centro-Oeste. O mapa a seguir ilustra a produção de borracha no Brasil em T10:

372. Em sua manifestação final, a ANIP informou que em análise empreendida pela Tendências do modelo de insumo-produto, observou-se que, na hipótese de retirada do direito antidumping, as importações vindas da origem gravada ficarão mais em conta em relação ao produto doméstico, estimulando o consumo dos produtos desses países e tirando espaço do item nacional. Com isso, a indústria doméstica perderia espaço no mercado, diminuindo sua produção.

373. afirmou também que esse fato, em primeiro lugar, implicaria queda do fornecimento de insumos, uma vez que menos produtos seriam demandados para sustentar uma produção doméstica menor, o que resultaria em desestímulo por toda a cadeia a montante. Ademais, salientou que a borracha natural é a principal matéria prima utilizada na produção de pneus e o Brasil consome cerca de 50% de borracha natural de produção nacional.

374. afirmou também que a capacidade de produção de borracha natural no Brasil é de 50% da demanda da indústria local, podendo aumentar em 40% nos próximos cinco anos, de forma sustentável, segundo a Associação Brasileira de Produtores e Beneficiadores de Borracha Natural (Abrabor). Haveria, portanto, um enorme potencial de criação de novos empregos, considerando que a cadeia de produção da borracha natural no Brasil é altamente intensiva em mão de obra, gerando empregos nos seus processos de extração e beneficiamento do látex.

375. Ainda segundo a ANIP, em caso de contínuo aumento da importação de pneus, decorrente da retirada da medida antidumping, os planos de investimentos nesse setor restariam prejudicados, eliminando-se a possibilidade da geração de novos empregos no setor de heveicultura no Brasil. A estimativa é que, em caso de eventual remoção das medidas antidumping, a queda na produção de pneus agrícolas, que por sua vez levaria a uma diminuição na demanda por insumos do processo produtivo, resultaria em perdas entre R\$ 2,5 e 4,3 milhões para os elos a montante, a depender do impacto sobre a produção de pneus agrícolas no Brasil, segundo Parecer da Tendências.

A AGCO, em suas manifestações finais, alegou que a borracha é insumo amplamente utilizado no setor automotivo para a produção dos mais diversos tipos de pneus (e não apenas de pneus agrícolas diagonais). Além disso, também seria utilizada para inúmeros outros artefatos, tais como correias, isoladores, juntas e outros, e, que para além da indústria automotiva, a borracha também tem aplicações nos setores de manufatura de bens de consumo e de saúde. Causa, portanto, estranheza, segundo a AGCO, preocupação com os impactos sobre o segmento de borracha, analisando apenas pneus agrícolas. 376. Por fim, a empresa afirmou que a produção brasileira de borracha natural (180 mil ton), estaria ainda muito aquém do consumo do produto no país (347 mil ton), e que, eventual redução do consumo por parte dos fabricantes de pneus agrícolas poderia facilmente ser redirecionada para outros clientes.

2.4.3 Dos impactos na cadeia a jusante

377. A ANIP, em suas manifestações finais, alegou que pneus agrícolas constituem insumo para a produção de máquinas agrícolas. O investimento em máquinas agrícolas é tido como fundamental para o aumento da produtividade no setor agrícola, que se encontra em alta recentemente. Como o setor de máquinas agrícolas se encontra em cenário altamente aquecido, a indústria doméstica seria fundamental para assegurar o abastecimento e competitividade da produção nos elos a jusante. Caso contrário, os demais agentes do mercado estariam expostos a risco de desabastecimento, ao depender exclusivamente de importações.

378. afirmou também que as medidas antidumping são necessárias para proteger o elo intermediário (pneus agrícolas) e assegurar geração de renda e empregos para toda a cadeia de produção e comercialização envolvida com o produto sob análise no Brasil.

379. A ANIP argumentou ainda que a representatividade do custo do produto sob análise no elo a jusante seria irrisória, assim como os efeitos da medida antidumping no elo a jusante, visto que as análises apresentadas pela ANIP demonstram que os custos de um pneu agrícola sobre o valor de um trator, por exemplo, giram em torno de apenas [CONFIDENCIAL] %.

380. A AGCO argumentou, em suas manifestações finais, que a comparação do preço da máquina com o preço do pneu subestima a representatividade deste insumo por se tratar de produtos com margens de lucro muito distintas. A margem da máquina seria muito superior por se tratar de produto com muito mais valor agregado em comparação ao pneu. Ela afirma que os pneus agrícolas representam, em média, de [CONFIDENCIAL] % do custo da máquina, segundo levantamento da AGCO sendo um insumo com participação considerável sobre os custos totais do produto final.

381. A empresa afirmou também que, apesar do custo adicional do antidumping, em um primeiro momento, ser absorvido pela indústria de máquinas agrícolas, no longo prazo, isso não seria sustentável e precisaria ser repassado ao cliente. Alegou também que os distribuidores/revendedores, partes que usualmente dispõem de liquidez financeira inferior às montadoras, tendem a repassar o aumento de custo, onerando a agroindústria e a sua competitividade no mercado exportador. afirmou que o consumidor final de alimentos também pode vir a ser afetado.

382. A ABIDIP, em manifestação apresentada durante a instrução processual, indicou que seria importante lembrar ainda a importância do segmento de importadores para a economia brasileira, com destaque aos elos a jusante, que seriam prejudicados pela prorrogação do direito. Em sua explanação, os pneus seriam utilizados pelo agronegócio, bem como pelo setor agroindustrial e de construção, sendo setores essenciais para a economia como um todo.

383. Nesse sentido, o maquinário agrícola seria fundamental para a competitividade e produtividade do campo, não apenas para o comércio exterior brasileiro, mas para a produção voltada ao abastecimento interno e segurança alimentar. Existiriam, na visão da ABIDIP, evidências suficientes que demonstrariam a necessidade de suspensão de tal medida por razões de interesse público (caso seja renovada). Alternativamente, caso não houvesse opção pela não suspensão da medida, seria importante a proposição de um direito em montante reduzido.

A CNH, em suas manifestações finais, solicitou, caso a suspensão do direito não seja a solução mais adequada, que seu montante deveria ser reduzido a zero para uma quota, em volume que adequadamente permitisse o abastecimento do mercado doméstico em T10. Tal quota, na visão da CNH, deveria equivaler ao volume do mercado brasileiro, o qual não seria atendido pelas fabricantes nacionais. Alternativamente, solicitou que fossem excluídos da aplicação da medida os pneus de maior valor agregado, via proposição de direito antidumping para determinado preço de comercialização na condição FOB, considerado superior e, portanto, não causador potencial de dano à indústria doméstica. 384.

385. No que se refere aos efeitos da medida de defesa comercial em tela na cadeia a jusante, estão expostos na tabela a seguir os resultados obtidos na simulação executada em termos de variação de índices de preços e quantidade comercializadas no mercado brasileiro de pneus agrícolas, para a retirada o do direito antidumping recomendado:

Variação em preço e quantidade	
Variável	Variação (%)
Índice de preço	-1,83
Quantidade	0,93

386. Com a retirada do direito antidumping, o índice de preço do produto analisado se reduziria em 1,83% na simulação do modelo. Considerando a elasticidade da demanda utilizada, a quantidade total demandada no mercado brasileiro apresentaria elevação de 0,93%.

387. Para fins de simulação, reconhece-se, nesse sentido, que a retirada/suspensão do direito vigente possui, naturalmente, o condão de reduzir os preços internos ao mesmo passo em que diminui a quantidade vendida no mercado interno, podendo acarretar elevação relativa de bem-estar. Diante desse contexto, faz-se necessário lembrar que a intervenção excepcional no âmbito de interesse público é realizada quando o impacto da imposição da medida antidumping sobre os agentes econômicos como um todo se mostra potencialmente mais danoso quando comparado aos efeitos positivos da aplicação da medida de defesa comercial.

388. Por fim, reforça-se que a estimativa dos efeitos da medida de defesa comercial por meio de modelos econômicos é apenas mais um dentre vários outros critérios a serem considerados em uma avaliação de interesse público. Conforme consta no art. 3º, § 3º, da Portaria SECEX nº 13/2020, nenhum dos critérios analisados, isoladamente ou em conjunto, será peremptoriamente capaz de fornecer indicação decisiva sobre a necessidade ou não de intervir na medida de defesa comercial.

3. CONSIDERAÇÕES FINAIS ACERCA DA AVALIAÇÃO FINAL DE INTERESSE PÚBLICO

389. Após análise dos elementos apresentados ao longo da avaliação final de interesse público, nota-se que:

a. Os pneus agrícolas se caracterizam como insumo utilizado em veículos, implementos, colheitadeiras e máquinas agrícolas ou florestais, ou também como produto final, no caso do mercado de reposição. O seu elo a jusante é formado por fabricantes de maquinários agrícolas e revendedores de pneus agrícolas, compondo o setor de agronegócio (agroindustrial). Na cadeia a montante, encontram-se as empresas produtoras de borracha sintética, borracha natural, negro de carbono, reforço metálico e tecidos específicos para pneus;

b. Para fins de substitutibilidade na ótica da demanda do produto, é possível apontar alternativas mesmo que com limitações na ordem de preço, performance e viabilidade técnica, com base nos pneus reformados e os pneus radiais, a depender do mercado requerido (reposição ou de montadoras). Na ótica da oferta, aponta-se que a substitutibilidade dos pneus agrícolas se apresenta como improvável no curto prazo, diante dos altos custos e prazos para montagem de uma linha de produção. Contudo, é possível indicar que a substituição de medidas de pneus diagonais por pneus radiais agrícola, mesmo que limitada, poderia ser possível, mediante ajustes de preços e configurações da linha produtiva do produto, no horizonte de médio e longo prazo;

c. Sobre a concentração deste mercado, nota-se um deslocamento do mercado brasileiro para a faixa de altamente concentrado após a aplicação da medida antidumping (acima dos 2.500 pontos). Não obstante, no período de revisão, observa-se uma tendência de redução do índice, o que acarretou uma alteração para a faixa de moderadamente concentrado no período T10 (2.498 pontos), a partir da evolução das importações de outras origens e da distribuição da oferta nacional alicerçada entre 5 produtores nacionais e produtores/exportadores indianos, sérvios e chineses, com relativo destaque na composição deste mercado;

d. A declarada preferência das montadoras por suprimento junto aos fabricantes nacionais, visto que o abastecimento junto a fabricantes nacionais é muito mais confiável e flexível, qualidades extremamente importantes para montadoras de veículos e equipamentos agrícolas, deve ser um dos fatores levados em consideração para se compreender a concentração e funcionamento desse mercado;

e. Identificaram-se alguns atos de concentração em função das principais produtoras domésticas, mas nenhum deles apresentou preocupações concorrenciais ou aprovação com restrições diante das evidências trazidas.

f. A China apresenta a maior capacidade produtiva para o produto em análise, seguido da Índia, Tailândia, Estados Unidos e Japão, como potenciais origens alternativas. Entre os principais fabricantes, destaca-se a Índia como segundo maior produtor mundial;

g. Sobre as exportações do produto sob análise, em 2020, a origem investigada China ficou em terceiro lugar entre os dez maiores exportadores mundiais, com cerca de 12,9% do volume total exportado mundialmente. Das origens com potencial exportador elevado, e que apresentaram superávits comerciais, Japão, Índia, Espanha, República Tcheca e Holanda, representaram 40,2% das exportações mundiais totais para o produto em 2020. Nesse sentido, a China aparece em terceiro lugar (12,9%), seguida de Índia (12,0%), Espanha (4,7%), França (4,2%) e República Tcheca (4,1%), sendo muito dessas origens já fornecedoras de importações para o mercado brasileiro;

h. Foi registrada redução no volume médio de importações totais de 29,9% entre o período original e o período de revisão. Não obstante, pode-se observar, também, que volume total de importações em T10 foi muito próximo ao volume total de importações de T1, T2, T3 do período da investigação original, indicando retomada de volume de importações a níveis similares a períodos anteriores à aplicação da medida antidumping. Observa-se possível desvio de comércio com relação às origens das importações, dado que o volume das importações chinesas contraiu 59,5% entre T5 e T10, simultaneamente ao período em que as importações das demais origens aumentou 137,2%, com destaque para as importações provenientes da Índia, que cresceram 336,1% no mesmo período, sendo a principal origem fornecedora para o mercado brasileiro em T10;

i. Entre T6 e T10, tem-se que as importações totais aumentaram 67,6%, indo de [CONFIDENCIAL]t em T6 para [CONFIDENCIAL]t em T10, e que apesar da redução das importações oriundas da China após aplicação da medida de defesa comercial, a origem permanece como uma das principais origens viáveis de importações para o Brasil. Não obstante, ressalta-se a diversificação das importações de pneus agrícolas no período de investigação, em T10. O Brasil importou pneus agrícolas de, ao menos, 34 origens diferentes, 15 dentre eles, maiores exportadores e produtores mundiais, tais quais Estados Unidos, Japão, Tailândia, República Tcheca, Espanha, entre outras, corroborando a diversidade de origens alternativas como complemento ao mercado brasileiro;

j. Na investigação original, o preço médio das importações das demais origens sempre se manteve acima do preço médio da China, tendo os preços das demais origens sofrido sucessivas quedas. Essa diferença entre os preços diminuiu sucessivamente entre T5 e T7, após a aplicação da medida antidumping e o aumento dos preços médios da China, que passou a ter valores muito similares às importações das demais origens até T10. Com relação aos preços das importações da Índia, possível origem alternativa, observa-se que, na investigação original, antes da aplicação da medida antidumping, de T1 a T5 foram em média 31,6% mais caros que os da China, origem investigada. No período de revisão, após a aplicação da medida antidumping, essa relação se inverte, tendo os preços da Índia sido em média 15% inferiores aos preços da China;

Turquia e os EUA aplicam direito antidumping sobre as importações de pneus agrícolas originárias da China, sendo que os EUA igualmente aplicam antidumping e medidas compensatórias frente às importações originárias da Índia; k.

l. Verifica-se que a tarifa brasileira de 16% para o SH6 4011.70 é mais alta que 76,0% dos países que reportam suas alíquotas à OMC. Já com relação ao SH6 4011.80, verifica-se que a tarifa brasileira de 16% é mais alta que 84,7% dos países que reportam suas alíquotas à OMC. Por fim, quanto ao SH6 4011.90, observa-se que a tarifa brasileira de 16% é mais alta que 86,5% dos países que reportam suas alíquotas à OMC, com ressaltava para o SH8 4011.90.10 cujo imposto de importação durante o período de investigação foi de 2% e que a alíquota da NCM 4011.90.10 foi temporariamente reduzida a 0% por meio da Resolução Gecex nº 269, de 4 de novembro de 2021.

m. Ademais, a tarifa de Imposto de Importação brasileira para o SH6 4011.70 e 4011.80 firam em média 106,7% mais alta que a média mundial dos países que reportam suas tarifas à OMC (7,5%). No caso do SH6 4011.80, a tarifa é 97,5% mais alta que a média dos demais países (8,1%), e, no caso do SH6 4011.90, 4% mais alta que a média mundial dos países que reportam suas tarifas à OMC (8,4%). Ademais, destaca-se que a tarifa brasileira é menor que o imposto de importação praticado pela China (21%), porém superior ao imposto de importação praticado pela Japão (0%), Índia (10%), e Estados Unidos (0-2,5%);

n. A medida de defesa comercial aplicada em face às importações da China de pneus agrícolas está em vigor por cerca de 6 anos. Por sua vez, em termos de barreiras não tarifárias, não foram encontradas barreiras não usais a este mercado.

o. O mercado brasileiro de pneus agrícolas aumentou 36,2% de T1 a T10, apresentando seu maior valor em T10 ([CONFIDENCIAL] toneladas) e menor valor em T5 ([CONFIDENCIAL] toneladas). De T6 a T10, houve diminuição da participação da indústria doméstica no mercado brasileiro ([CONFIDENCIAL] p.p.), ocupada principalmente pelo aumento na participação das importações de origens não gravadas ([CONFIDENCIAL] p.p.). Observaram-se também mudanças na composição do mercado brasileiro após a aplicação do direito antidumping, com redução de 59,5% do volume importado da China de T5 a T10, e aumento de 137,2% do volume importado das outras origens, com indícios de um desvio de comércio da China (origem investigada) para a Índia, além de aumentos significativos nas importações em especial da Sérvia, Estados Unidos, México, Turquia e República Tcheca;

p. A capacidade instalada da indústria doméstica mostrou-se suficiente para o atendimento do mercado brasileiro ao longo do período analisado, sendo equivalente a [CONFIDENCIAL] % do mercado, em média. Ressalta-se, entretanto, que a linha de produção é compartilhada com outros produtos, que ocupam, em média, [CONFIDENCIAL] % da capacidade. Isso reflete no alto grau de ocupação de sua capacidade, que atingiu [CONFIDENCIAL] % em T10, revelando pouco espaço para incremento da produção nacional. Não obstante, a capacidade ociosa observada ainda permitiria à indústria doméstica aumentar sua produção em volume equivalente a [CONFIDENCIAL] % do mercado brasileiro;

q. A maior parte das operações da indústria doméstica de pneus agrícolas foi destinada para vendas no mercado interno, que representam, em média [CONFIDENCIAL] % do total das vendas, de forma que não se observou priorização pela indústria domésticas das exportações em detrimento do abastecimento interno;

r. O preço da indústria doméstica apresentou redução superior ao registrado nos custos de produção entre T6 e T10, gerando, assim, uma deterioração da relação entre as variáveis ao longo do período de análise. O preço do produto nominal da indústria registrou redução de 13,7% entre T6 e T10, enquanto o índice de produtos industriais apresentou crescimento de 56,5%; os preços praticados pela origem gravada China cresceram mais do que os preços das outras origens e o da indústria doméstica de T6 a T10. Além disso, o preço do produto de origem doméstica foi inferior ao preço chinês em T10 e muito próximo à média praticada por outras origens no mesmo período;

s. Não foram verificadas práticas de restrição de preços por parte da indústria doméstica a partir da aplicação do direito antidumping. Os preços dos pneus agrícolas de origem doméstica cresceram menos do que seu custo de produção, menos do que os preços das importações e se reduziram em termos reais e nominais. Em T10, pode-se afirmar que o preço médio praticado pela indústria doméstica é competitivo em relação às importações, sendo [CONFIDENCIAL] % inferior ao preço do importado chinês e [CONFIDENCIAL] % superior ao importado de outras origens;

t. No cômputo geral, não foram observadas restrições em termos de qualidade nem de variedade quanto aos produtos objeto da análise, por parte da indústria doméstica;

u. De acordo com as simulações do Modelo de Equilíbrio Parcial, estima-se que o bem-estar líquido da economia seria ampliado em US\$ 2,45 milhões a partir da retirada do direito antidumping em análise, o que equivale a [CONFIDENCIAL] % do mercado brasileiro do produto.

390. Diante dos elementos coletados com base nas evidências trazidas no âmbito da presente avaliação de interesse público, é possível indicar, para fins de substitutibilidade na ótica da demanda do produto, possíveis alternativas mesmo que com limitações, com base nos pneus reformados e os pneus radiais. Pondera-se, contudo, que há relativizações a serem feitas na relação de preço, performance e viabilidade técnica dos produtos indicados frente ao produto objeto de análise.

391. Sobre a concentração de mercado, após aplicação do direito antidumping, nota-se um deslocamento do mercado brasileiro para a faixa de altamente concentrado (acima dos 2.500 pontos), porém observa-se uma tendência de redução do índice, o que acarretou uma alteração para a faixa de moderadamente concentrado no último período de análise, a partir da evolução das importações de outras origens e da distribuição da oferta nacional alicerçada entre 5 produtores nacionais e produtores/exportadores indianos, sérvios e chineses.

392. Sobre oferta internacional, identificaram-se origens alternativas em relação às importações de pneus agrícolas, com relevância para a Índia (segundo maior produtor/exportador mundial e com elevado quantitativo de fabricantes do produto em tela em 2020). Ressalta-se, ainda, que a China continua tendo o segundo maior e volume de importações brasileiras para o produto sob análise. Em termos de preços, observou-se que a Índia teve preços 16,1% inferiores aos preços da China em T10, o que mostra que essa origem tem capacidade competitiva em preço, como também na oferta de volumes regulares no período de revisão.

393. Ademais, observa-se relevante diversificação dos fornecedores de pneus agrícolas ao Brasil em termos de importação ao longo do tempo, aumentando a opção na busca por origens alternativas neste mercado com efetiva penetração de importações, entre eles, os principais produtores/exportadores mundiais (Índia e EUA) e franja de exportadores neste mercado, distribuído em pelo menos 34 origens distintas entre si, com destaque para origens como Sérvia, México e Turquia, que aumentaram significativamente suas importações ao longo do período de revisão.

394. Sobre a oferta nacional, identificou-se que a indústria doméstica de pneus agrícolas tem capacidade produtiva suficiente para atendimento ao mercado brasileiro. Além disso, em que pese a aplicação do direito antidumping em T6, não foram observadas práticas restritivas de preços por parte da indústria doméstica, que reduziu suas margens e teve seus preços em patamar muito próximo ao praticado por outras origens em T10.

395. Sobre as alegações de problemas de abastecimento por parte da indústria doméstica, especialmente no ano de 2021, as manifestações apresentadas pelas partes interessadas sugerem que os acontecimentos têm caráter circunstancial, causado tanto por problemas decorrentes da pandemia de Covid-19 - observados em diversas cadeias produtivas - como de aumento repentino de demanda por parte dos consumidores de pneus. Ademais, em relação à alegada ausência de fornecimento de subtipos específicos do produto, não foram identificados elementos contundentes de ausência de oferta aliada à incapacidade por parte da indústria doméstica para o atendimento de determinado nicho de mercado.

396. Em seu turno, é importante observar que este mercado tem por suas especificidades comerciais condição de previsões de demanda e ajuste entre produtor/consumidor para setups produtivos e operacionais. Nesse sentido, eventuais descompassos entre previsões de pedidos e promessas de atendimento nessa relação comercial devem ser relativizados do ponto de vista de uma avaliação de interesse público.

397. Por todo o exposto, tem-se como conclusão que a aplicação de direito antidumping às importações brasileiras de pneus agrícolas da China não impactou significativamente a oferta do produto em questão no mercado interno a ponto de justificar a suspensão ou alteração dos direitos antidumping por razões de interesse público. Nesse sentido, refutam-se os pedidos alternativos de redução do direito antidumping, por meio de quotas e proposições de faixa de valor para aplicação da medida antidumping, uma vez que não foram identificados elementos suficientes que os justifiquem.

398. Assim sendo, recomenda-se o encerramento da presente avaliação de interesse público, sem a identificação de razões de interesse público que possam justificar qualquer intervenção sobre as medidas antidumping relativas às importações brasileiras de pneus agrícolas, comumente classificadas nos subitens 4011.70.10, 4011.70.90, 4011.80.90, 4011.90.10 e 4011.90.90 da Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM), quando originárias da China.