

ANEXO

1. DOS ANTECEDENTES

1.1. Da investigação original

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

Por meio da Circular SECEX nº 27, de 22 de junho de 2012, publicada no Diário Oficial da União - D.O.U. de 25 de junho de 2012, iniciou-se a investigação para averiguar a existência de dumping nas exportações da Tailândia, da China, do Vietnã e de Taipé Chinês para o Brasil de pneus de motocicleta, classificadas no subitem 4011.40.00 da Nomenclatura Comum do Mercosul - NCM e de dano à indústria doméstica dele decorrente.

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

Direito Antidumping Investigação Original

Em US\$/kg

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

Sichuan Yuanxing Rubber Co., Ltd.	2,21
Tianjin Kings Glory Tire Co., Ltd.	2,21
Tianjin Wanda Tyre Group Co., Ltd.	3,23
Wenzhou Zhengxin Tyre Co., Ltd.	2,21
Zhejiang Yizheng Tyre Co. Ltd.	2,21
Demais	7,40
Tailândia	
Inoue Gomu Kogyo	5,72
Inoue Rubber (Thailand) Public Co., Ltd.	5,72
Michelin Siam Company Limited	5,72
Michelin Thailand	5,72
Vee Rubber Corporation Ltd.	5,72
Vee Rubber International Co. Ltda.	5,72
Demais	6,18
Vietnã	
Good Time Rubber Co., Ltd.	1,80
Kenda Rubber (Vietnam) Co. Ltd.	1,80
Link Fortune Tyre Tube Co., Ltd.	1,80
Demais	7,79

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

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

Origem	Produtor / Exportador	Em US\$/kg
China		Direito Antidumping Definitivo
	Aspama International Corporation	2,21
	Cheng Shin Rubber (Xiamen) Ind., Ltd.	2,21
	Chongqing Super Star Rubber Industrial Co., Ltd.	3,23
	Kenda Rubber (Shenzen) Co. Ltd.	2,21
	Qingdao Morewin Rubberware Co., Ltd.	2,21
	Qingdao Taifa Tyre Co., Ltd.	2,21
	Sichuan Yuanxing Rubber Co., Ltd.	2,21
	Tianjin Kings Glory Tire Co., Ltd.	2,21
	Tianjin Wanda Tyre Group Co., Ltd.	3,23
	Wenzhou Zhengxin Tyre Co., Ltd.	2,21
	Zhejiang Yizheng Tyre Co. Ltd.	2,21
	Demais	7,40
Tailândia		
	Inoue Gomu Kogyo	5,72
	Inoue Rubber (Thailand) Public Co., Ltd.	5,72
	Michelin Siam Company Limited	5,72
	Michelin Thailand	5,72
	Vee Rubber Corporation Ltd.	5,72
	Vee Rubber International Co. Ltda.	5,72
	Demais	6,18
Vietnã		
	Good Time Rubber Co., Ltd.	0,78
	Kenda Rubber (Vietnam) Co. Ltd.	0,78
	Link Fortune Tyre Tube Co., Ltd.	7,79
	Demais	7,79

2. DA PRESENTE REVISÃO

2.1. Dos procedimentos prévios

Em 1º de dezembro de 2017, foi publicada, no D.O.U., a Circular SECEX nº 64, de 30 de novembro de 2017, dando conhecimento público de que o prazo de vigência do direito antidumping aplicado às importações brasileiras de pneus de motocicletas, originárias da China, da Tailândia e do Vietnã encerrar-se-ia no dia 19 de dezembro de 2018.

2.1.2. Da petição

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

2.1.3. Das partes interessadas

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

Em atendimento ao estabelecido no art. 43 do Decreto nº 8.058, de 2013, identificou, por meio dos dados detalhados das importações brasileiras, fornecidos pela Secretaria da Receita Federal do Brasil (RFB), do Ministério da Fazenda, as empresas produtoras/exportadoras do produto objeto do direito antidumping da China, da Tailândia e do Vietnã que realizaram operações de exportação durante o período de revisão. Foram identificados, também, pelo mesmo documento, os importadores brasileiros que adquiriram o referido produto durante o mesmo período.

Todas as partes interessadas identificadas estão relacionadas no Anexo I deste documento.

2.1.4. Das verificações in loco na indústria doméstica

Fundamentado no princípio da eficiência, previsto no caput do art. 2º da Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999, e no caput do art. 37 da Constituição Federal de 1988, e da celeridade processual, previsto no inciso LXXXVIII do art. 5º da Carta Magna, realizaram-se verificações in loco dos dados apresentados pela indústria doméstica previamente à elaboração do Parecer de início de revisão.

Nesse contexto, solicitou-se, por meio dos Ofícios nºs 1.358/2018/CGMC/DECOM/SECEX, de 1º de outubro de 2018 e 1.359/2018/CGMC/DECOM/SECEX, de 1º de outubro de 2018, em face do disposto no art. 175 do Decreto nº 8.058, de 2013, anuências para que equipes de técnicos realizassem verificações in loco dos dados apresentados pela Pirelli Pneus Ltda., no período de 5 a 9 de novembro de 2018, em Santo André - SP, pela Levorin S.A., no período de 26 a 30 de novembro de 2018, em Guarulhos - SP, e pela Neotec Indústria e Comércio de Pneus Ltda., no período de 26 a 30 de novembro de 2018, em Guarulhos - SP.

Após consentimento das empresas, realizaram-se verificações in loco, nos períodos propostos, com o objetivo de confirmar e obter maior detalhamento das informações prestadas pelas empresas na petição de revisão de final de período e na resposta ao pedido de informações complementares.

Cumpriram-se os procedimentos previstos nos roteiros previamente encaminhados às empresas, tendo sido verificadas as informações prestadas. Também foram verificados o processo produtivo de pneus de motocicleta, a estrutura organizacional das empresas e os coeficientes técnicos utilizados como base para apuração do valor normal das origens sujeitas à aplicação da medida antidumping. Finalizados os procedimentos de verificação, consideraram-se válidas as informações fornecidas pelas peticionárias, depois de realizadas as correções pertinentes.

Em atenção ao § 9º do art. 175 do Decreto nº 8.058, de 2013, as versões restritas dos relatórios das verificações in loco foram juntadas aos autos restritos do processo. Todos os documentos colhidos como evidência do procedimento das verificações foram recebidos em bases confidenciais. Cabe destacar que as informações constantes neste documento incorporam os resultados das referidas verificações in loco.

3. DO PRODUTO E DA SIMILARIDADE

3.1. Do produto objeto do direito antidumping

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

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

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

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

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

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

a) banda de rodagem - parte do pneu constituída de elastômeros, forma e desenho específico, que tem a função de entrar em contato com o solo e visa, entre outros fatores, à aderência do pneu;

a.1) desenho da banda de rodagem - disposição geométrica, com forma e dimensão dos sulcos, definida de acordo com a aplicação específica do pneu;

a.2) sulcos - cavidades na superfície da banda de rodagem, dispostas em forma longitudinal e transversal;

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

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

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

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

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

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

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

a) quanto ao suporte:

a.1) pneu sem câmara - projetado para uso sem câmara de ar; e

a.2) pneu com câmara - projetado para uso com câmara de ar.

b) quanto à categoria de utilização:

b.1) pneu normal - projetado para uso em estradas pavimentadas;

b.2) pneu reforçado - com carcaça mais resistente do que a de um pneu normal equivalente, podendo suportar mais carga;

b.3) pneu para uso misto - próprio para utilização em veículos que trafegam alternadamente em estradas pavimentadas ou não pavimentadas; e

b.4) pneu para uso fora de estrada - com banda de rodagem especial para utilização fora de rodovias públicas.

c) quanto à construção ou estrutura:

c.1) pneu diagonal - apresenta os cabos das lonas estendidos até os talões e orientados de maneira a formar ângulos alternados, sensivelmente inferiores a 90 graus em relação à linha mediana da banda de rodagem; e

c.2) pneu radial -constituído de uma ou mais lonas cujos fios estão dispostos de talão a talão e colocados aproximadamente a 90 graus em relação à linha mediana da banda de rodagem, sendo essa estrutura estabilizada de modo circunferencial por duas ou mais lonas inextensíveis.

d) quanto ao desenho da banda de rodagem:

d.1) simétrico - apresenta similaridade de escultura em relação ao eixo longitudinal;

d.2) assimétrico - não apresenta similaridade de escultura em relação ao eixo longitudinal, vinculando-se a estrutura de carcaça específica ou não; e

d.3) com sentido de rotação - desenho concebido para único sentido de rotação, vinculado a estrutura de carcaça específica ou não.

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

a) marca e identificação do fabricante;

b) designação da dimensão do pneu, que segue o padrão abaixo: (a) / (b) (c) (d)

(e) (f) 100 / 90 - 15 Reinf70 R:

a - Largura Nominal da Seção: expressa em milímetros;

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

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

d - Diâmetro Nominal do Aro: expresso em polegadas;

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

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

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

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

d) país de fabricação;

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

f) indicação "SEM CÂMARA" ou "TUBELESS", quando se tratar de pneu

projeto para uso sem câmara.

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

RS - Rim size, corresponde à Relação Nominal de Aspecto;

PR - Ply rating, corresponde ao Índice de Carga;

LSR - Load speed rating, corresponde ao Código de Velocidade;

OD - Overall diameter, corresponde ao Diâmetro Nominal do Aro;

SW - Section width, corresponde à Largura Nominal da Seção; e

TD - Tread depth, corresponde à Altura da Seção.

As principais funções desempenhadas pelos pneus são:

i. suportar estática e dinamicamente a carga;

ii. assegurar a transmissão da força do motor;

iii. assegurar a dirigibilidade;

iv. assegurar a frenagem do veículo; e

v. garantir a estabilidade e a aderência.

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

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

- ETRTO - European Tyre and Rim Technical Organisation - Standards (Manual Profissional - Comunidade Europeia);
- JATMA - Japan Automobile Tire Manufacturers Association, Inc. (Manual Profissional - Ásia); e
- TRA - Tire and Rim Association, Inc. (Estados Unidos da América).

Frise-se que a fabricação e a distribuição de pneus devem observar as limitações de cunho ambiental apostas por meio da Resolução CONAMA nº416/2009.

3.1.2. Do produto fabricado no Brasil

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

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

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

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

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

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

b) banda de rodagem: serve para proporcionar dirigibilidade, tração e drenagem de água em solo molhado. Deve atender a requisitos como aderência em local seco e molhado, conforto, resistência à abrasão e à laceração, além de apresentar alto rendimento quilométrico. Nos quesitos segurança e dirigibilidade, analisa-se o composto da banda de rodagem, que deve contemplar a otimização de propriedades divergentes, as quais normalmente entram em conflito; e

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

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

O processo produtivo na indústria doméstica pode ser decomposto nas seguintes etapas:

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

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

c) banda de rodagem: a extrusão da banda de rodagem é controlada por intermédio de instrumentos acoplados ao equipamento (extrusora), com o qual se monitora a largura, a espessura, o comprimento e o peso;

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

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

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

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

O código de identificação do produto (CODIP) na presente revisão será representado por combinação alfanumérica, de 3 dígitos, ordenada da esquerda para direita, que reflete as características do produto informadas nos campos a seguir:

A - Diâmetro Nominal do Aro: diâmetro nominal do aro em polegadas.

B - Suporte: pneu para uso com ou sem câmara, sendo C, para pneus projetados para uso com câmara, e S, para pneus para uso sem câmara.

3.1.3. Da classificação e do tratamento tarifário

Segundo a Nomenclatura Comum do MERCOSUL - NCM, o produto objeto da investigação classifica-se no subitem 4011.40.00 da NCM, tendo a alíquota do Imposto de Importação do referido subitem tarifário se mantido em 16% no período de análise da continuação ou retomada do dano à indústria doméstica (abril de 2013 a março de 2018).

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

Preferências Tarifárias

País/Bloco	Base Legal	Preferência Tarifária
Argentina	ACE18 - Mercosul	100%
Bolívia	ACE36-Mercosul-Bolívia	100%
Chile	ACE35-Mercosul-Chile	100%
Colômbia	ACE59-Mercosul-Colômbia	100%
Cuba	APTR04-Cuba-Brasil	28%
Equador	ACE59-Mercosul-Equador	100%
Israel	ALC-Mercosul-Israel	90%
México	ACE55-Brasil-México	100%

Paraguai	ACE18 - Mercosul	100%
Peru	ACE58-Mercosul-Peru	100%
Uruguai	ACE18 - Mercosul	100%
Venezuela	APTR04 - Venezuela-Brasil	28%

3.1.4. Da similaridade

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

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

Desse modo, ratifica-se a conclusão alcançada ao tempo da investigação original, nos termos do art. 9º do Decreto nº 8.058, de 2013, de que os pneus de motocicletas fabricados no Brasil são considerados similares àquele objeto do direito antidumping.

4. DA INDÚSTRIA DOMÉSTICA

Para fins de análise da probabilidade de continuação ou da retomada do dano ante a possibilidade de extinção do direito antidumping, considerou-se como indústria doméstica as linhas de produção de pneus de motocicletas das empresas Pirelli Pneus Ltda. (Pirelli), Industrial Levorin S.A. (Levorin) e Neotec Indústria e Comércio de Pneus Ltda. (Neotec), consoante o disposto no art. 34 do Decreto nº 8.058, de 2013. Conforme estimativa da ANIP, estas empresas respondem por cerca de 85% da produção nacional.

5. DOS INDÍCIOS DE PROBABILIDADE DE CONTINUAÇÃO / RETOMADA DO DUMPING

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

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

5.1. Da existência de indícios de probabilidade de continuação ou retomada de dumping

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

Para fins do início da revisão, utilizou-se o período de abril de 2017 a março de 2018, a fim de se verificar a existência de indícios de probabilidade de continuação ou retomada da prática de dumping nas exportações para o Brasil de pneus de motocicleta, originárias da China, da Tailândia e do Vietnã.

5.1.2. Da Tailândia

5.1.2.1. Do valor normal

De acordo com item "iii" do Art. 5.2 do Acordo Antidumping, incorporado ao ordenamento jurídico brasileiro por meio do Decreto no 1.355, de 30 de dezembro de 1994, a petição deverá conter informação sobre os preços pelos quais o produto em questão é vendido quando destinado ao consumo no mercado doméstico do país de origem ou de exportação ou, quando for o caso, informação sobre os preços pelo quais o produto é vendido pelo país de origem ou de exportação a um terceiro país ou sobre o preço construído do produto.

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

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

a) matérias-primas e insumos;

b) utilidades

c) mão de obra

d) outros custos variáveis;

e) outros custos fixos;

f) despesas gerais, administrativas, comerciais e de pesquisa e desenvolvimento;

g) lucro.

Para determinação do custo de matérias-primas com vistas à construção do valor normal, a peticionária tomou como base a composição dos pneus mais representativos em termos de venda para o mercado doméstico, de acordo com os dados fornecidos pelas empresas que compõem a indústria doméstica: pneus CONFIDENCIAL (Pirelli); CONFIDENCIAL (Levorin); e CONFIDENCIAL (Neotec).

Os preços das principais matérias-primas (borracha sintética, borracha natural, negro de carbono, arames e tecidos), por sua vez, foram obtidos pela peticionária a partir dos dados de importação desses produtos na Tailândia fornecidos pelo TradeMap, fonte oficial de divulgação de informações estatísticas do comércio exterior mundial. Foram consideradas as importações de todas as origens em conjunto, no período de abril de 2017 a março de 2018.

Ao preço médio obtido, a peticionária informou que foi adicionado o imposto de importação pertinente, obtido por meio de consulta ao site Market Access Map. Além desse valor, foram acrescidos montantes a título de frete interno e despesas de internação, ambos apurados com base em informação disponível no site Doing Business, do Banco Mundial.

No que diz respeito ao preço de químicos e outros, a sua obtenção foi realizada levando-se em consideração a sua representatividade no custo total de matérias-primas, que, em P5, correspondeu a CONFIDENCIAL%.

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

Custo dos Materiais na Tailândia			
Matéria-prima	Preço na Fábrica (US\$/kg)	Coeficiente Médio (kg/kg de pneu)	US\$/kg
Borracha Sintética	2,00	CONFIDENCIAL	CONFIDENCIAL
Borracha Natural	3,67	CONFIDENCIAL	CONFIDENCIAL
Negro de Carbono	1,16	CONFIDENCIAL	CONFIDENCIAL
Arames	1,13	CONFIDENCIAL	CONFIDENCIAL
Tecidos	4,22	CONFIDENCIAL	CONFIDENCIAL
Químicos e outros	-	-	CONFIDENCIAL
Total			CONFIDENCIAL

Após obtenção dos custos de materiais, foram adicionados ao custo de fabricação os gastos referentes à mão de obra direta e indireta, às utilidades, aos outros custos variáveis e aos custos fixos.

Para determinação do custo de utilidades por quilograma de pneu, considerou-se o custo por quilograma das utilidades da indústria doméstica, o qual foi convertido para dólares estadunidenses pela taxa de câmbio média do período

abril/2017 a março/2018, resultando em US\$ CONFIDENCIAL /kg. A esse resultado, foi aplicado o percentual de 95%, que corresponde à diferença do preço em dólares estadunidenses por quilowatt/hora da energia elétrica praticado na Tailândia (US\$ 0,13/kwh) quando comparado àquele praticado no Brasil (US\$ 0,142 kwh), conforme informação disponível no Doing Business. Apresenta-se a apuração do custo das utilidades/kg de pneu para Tailândia:

	Custo de Utilidades no Brasil	Custo Utilidades na Tailândia		
	Preço (R\$/kg.)	Câmbio	Preço (US\$/kg)	Preço (US\$/kg)
Utilidades	CONFIDENCIAL	3,217	CONFIDENCIAL	CONFIDENCIAL

Já com vistas à determinação do custo da mão de obra direta e da mão de obra indireta por quilograma de pneu, tomou-se como base a produção média por hora, em P5, das empresas que formam a indústria doméstica, por empregado diretamente ligado à produção e por empregado indiretamente ligado à produção, respectivamente.

A produção média por hora da indústria doméstica foi obtida dividindo-se a quantidade total produzida em quilogramas no período P5 pela quantidade de CONFIDENCIAL horas, a qual redundou da multiplicação de CONFIDENCIAL dias por CONFIDENCIAL horas.

Em seguida, apurou-se o fator de participação de empregado por quilograma de pneu/hora na indústria doméstica. Para tanto, dividiu-se a quantidade de empregados diretos de produção CONFIDENCIAL e a quantidade de empregados indiretos de produção CONFIDENCIAL pela produção média por hora da indústria doméstica CONFIDENCIAL kg. Obteve-se, dessa forma, participação de CONFIDENCIAL de empregado direto e CONFIDENCIAL de empregado indireto por quilograma de pneu por hora.

Posteriormente, aplicou-se a participação por empregado direto e por empregado indireto ao custo de mão de obra da Tailândia. Esse custo foi apurado com base em informação divulgada pela Confederação Nacional da Indústria - CNI, referente ao ano de 2016. Com vistas a obter o custo referente ao período de revisão, utilizou-se o "Labour Cost Index", concernente à atividade industrial, divulgado pelo Bank of Thailand. Apresenta-se o cálculo do custo da mão de obra na indústria tailandesa.

Custo de Mão de Obra	
Produção anual da indústria doméstica (kg)	33.107.800
Produção mensal da indústria doméstica (kg)	2.758.983
Produção diária da indústria doméstica (kg)	91.966
Produção por hora da indústria doméstica (kg)	CONFIDENCIAL
Empregado Direto Produção	CONFIDENCIAL
Empregado Indireto de Produção	CONFIDENCIAL
Empregado Direto / kg Pneu (hora)	CONFIDENCIAL
Empregado Indireto / kg Pneu (hora)	CONFIDENCIAL
Custo Mão de obra hora (P5) - US\$	CONFIDENCIAL
Custo Empregado Direto / kg - US\$	CONFIDENCIAL
Custo Empregado Indireto / kg - US\$	CONFIDENCIAL

Para as demais rubricas do custo de produção - outros custos variáveis (exclusive mão de obra) e outros custos fixos (exclusive mão de obra direta), tomou-se como base a sua participação no custo de produção de pneu da indústria doméstica: CONFIDENCIAL % e CONFIDENCIAL % respectivamente, em P5. Obteve-se, assim, o custo de fabricação/kg de pneu.

Outros Custos	
	US\$/kg
Outros custos variáveis	CONFIDENCIAL
Custos Fixos	CONFIDENCIAL

Após apuração do custo de produção, a peticionária para fins de apuração do valor normal acrescentou montantes referentes a despesas gerais e administrativas, despesas de venda, despesas de pesquisa e desenvolvimento, despesas e receitas financeiras e lucro, tendo como base os demonstrativos financeiros da empresa Cheng Shin Rubber, da qual faz parte a empresa Maxxis International (Thailand) Co. Ltd., produtora de pneus de moto na Tailândia. Os valores das despesas e do lucro operacional foram obtidos aplicando-se percentual de participação destas rubricas em relação ao custo do produto vendido na empresa Cheng Shin Rubber sobre o valor do custo de fabricação resultante da soma dos montantes referidos nos parágrafos anteriores. Os valores apresentados pela peticionária correspondem ao período de abril de 2017 a março de 2018.

Despesas e Lucro Operacional - Chen Shin Rubber	
	US\$/kg
Despesas vendas	0,35
Despesas gerais e administrativas	0,15
Despesas com Pesquisa e Desenvolvimento	0,20
Depesas/Receitas Financeiras	0,04
Lucro operacional	0,25

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

Valor normal construído do pneu de motocicletas	
	US\$/kg
Rubrica\País	Tailândia
1. Custos Variáveis	CONFIDENCIAL
1.1. Materiais	CONFIDENCIAL
- Borracha Sintética	CONFIDENCIAL
- Borracha Natural	CONFIDENCIAL
- Negro de Carbono	CONFIDENCIAL
- Arames	CONFIDENCIAL
- Tecidos	CONFIDENCIAL
- Químicos	CONFIDENCIAL
1.2. Utilidades	CONFIDENCIAL
1.3. Outros Custos Variáveis	CONFIDENCIAL
2. Custos Fixos	CONFIDENCIAL
2.1. Mão de Obra Direta	CONFIDENCIAL
2.2 Mão de obra indireta	CONFIDENCIAL
2.2 Outros custos fixos	CONFIDENCIAL
3. Custo de Produção	3,49
4. Despesas	0,73
5. Lucro Operacional	0,25
6. Valor Normal Construído	4,47

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

A apuração do valor normal construído internalizado, levou em consideração o valor normal construído na condição delivered, ao qual foram adicionados valores referentes a frete e seguro internacionais. Consoante sugerido pela peticionária, os valores referentes ao frete internacional e ao seguro internacional foram obtidos a partir da diferença entre o preço do produto na condição CIF e o preço do produto na condição FOB, ambos obtidos na investigação original de prática de dumping: US\$ 0,30/kg a título de despesa de frete internacional e US\$ 0,00/kg para despesa com seguro internacional. Resulta dessa operação o preço CIF em US\$/kg.

A esse preço foi adicionado: a) Imposto de Importação de 16%; b) Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) de 25% sobre o valor do frete internacional e c) Despesas de Internação de 3,5%, conforme a peticionária, percentual adotado na investigação original de apuração de prática de dumping.

A conversão do preço CIF em dólares estadunidenses para reais foi realizada utilizando-se a taxa de câmbio média do período de investigação de continuação/retomada de dumping, obtida com base nas taxas de câmbio diárias oficiais publicadas pelo Banco Central do Brasil (taxa média de câmbio BRL-US\$ de 3,21). Dessa forma, para fins de início da revisão, obteve-se, o valor normal construído na condição CIF, internalizado no mercado brasileiro, apresentado na tabela abaixo,

Valor Normal Internalizado No Mercado Brasileiro	
	Preço Unitário (US\$/kg)
(A)Preço delivered de venda do produto no mercado do país exportador	4,47
(B) Frete Internacional	0,30
(C) Seguro Internacional	0,00
(D) Preço CIF (A+B+C)	4,77
(G) Imposto de Importação (16% sb CIF)	0,76
(H) AFRMM (25% s/ frete marítimo)	0,07
(I) Despesas de Internação (3,5% sb CIF)	0,16
(J) Preço CIF Internado (F+G+H+I)	5,76
Taxa média de câmbio no período P5	3,21
Preço CIF Internado (R\$/kg)	18,49

Desse modo, para fins de início desta revisão, apurou-se o valor normal para a Tailândia, internalizado no mercado brasileiro, de R\$ 18,49/kg (dezoito reais e quarenta e nove centavos por quilograma).

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

Para fins da comparação com o valor normal médio internalizado, conforme previsão do inciso I do § 3º do art. 107 do Decreto nº 8.058, de 2013, utilizou-se o preço médio de venda de pneus de motocicleta da indústria doméstica no mercado brasileiro referente ao período de abril de 2017 a março de 2018.

Obteve-se o preço de pneus de motocicleta pela divisão entre a receita operacional líquida da indústria doméstica e a quantidade líquida vendida de pneus de motocicleta. O preço de venda apurado no período de análise de continuação/retomada de dumping, ex fabrica, correspondeu a R\$17,51/kg (dezessete reais e cinquenta e um centavos por unidade).

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

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

Comparação entre o valor normal internalizado e preço da indústria doméstica (R\$/kg)		
Valor Normal CIF internado da Tailândia (A)	Preço da indústria doméstica (B)	Diferença (C=A-B)
18,49	17,51	0,98

Desse modo, para fins de início desta revisão, apurou-se que a diferença na comparação entre o valor normal internalizado no mercado brasileiro e o preço da indústria doméstica foi R\$ 0,98/kg (noventa e oito centavos de real por quilograma), demonstrando, portanto, que, caso o direito antidumping seja extinto, para que as importações tailandesas sejam competitivas em relação ao produto similar nacional, muito provavelmente haverá a retomada da prática de dumping nas exportações de pneus de motocicletas da Tailândia para o Brasil.

5.1.2.4. Da conclusão sobre os indícios da retomada de prática de dumping.

Tendo em vista a diferença apurada entre o valor normal médio da Tailândia internalizado no mercado brasileiro e o preço médio de venda do produto similar doméstico no mercado brasileiro, considerou-se, para fins de início da revisão, haver indícios suficientes da probabilidade de retomada de dumping nas exportações de pneus de motocicleta dessa origem para o Brasil, na hipótese de extinção do direito antidumping.

5.1.3. Da China

5.1.3.1. Do valor normal

De acordo com item "iii" do Art. 5.2 do Acordo Antidumping, incorporado ao ordenamento jurídico brasileiro por meio do Decreto nº 1.355, de 30 de dezembro de 1994, a petição deverá conter informação sobre os preços pelos quais o produto em questão é vendido quando destinado ao consumo no mercado doméstico do país de origem ou de exportação ou, quando for o caso, informação sobre os preços pelo quais o produto é vendido pelo país de origem ou de exportação a um terceiro país ou sobre o preço construído do produto.

Para fins de início da revisão, adotou-se como base para o valor normal da China o preço do pneu de motocicleta construído para a Tailândia, conforme apurado no item 5.1.2.1 deste Anexo.

A peticionária justificou que, no caso de Vietnã e China, o valor normal foi construído com base em informações que entende "refletir preços internacionais, não afetados por fatores que causam distorções nos preços dos fatores de produção e insumos, obtido junto a fontes públicas e confiáveis e considerando a similaridade de produtos".

No entanto, entendeu-se que a definição de alíquotas de impostos de maneira geral não pode ser vista como uma distorção na economia, já que abrange todos os agentes econômicos daquele país. Dessa forma, utilizaram-se as alíquotas de impostos de importação (nação mais favorecida) da China do ano de 2017, obtidas a partir do sítio eletrônico Market Access Map do International Trade Centre UNCTAD/WTO, <http://www.macmap.org/>, acessado em 17 de dezembro de 2018, para internalização dos insumos. A aplicação da alíquotas praticadas pela China ocorreu sobre os preços das principais matérias-primas (borracha sintética, borracha natural, negro de carbono, arames e tecidos), que foram obtidos pela peticionária a partir dos dados de importação desses produtos na Tailândia fornecidos pelo TradeMap.

Além do valor do imposto de importação foram acrescidos montantes a título de frete interno (US\$ 0,02/kg) e despesas de internação (US\$ 0,02/kg), ambos apurados com base em informação disponível no site Doing Business, do Banco Mundial.

No que diz respeito ao preço de químicos e outros, a sua obtenção foi realizada levando-se em consideração a sua representatividade no custo total de matérias-primas, que, em P5, correspondeu a CONFIDENCIAL %.

A tabela a seguir demonstra os valores resultantes.

Custo dos Materiais na China

Matéria-prima	Preço na Fábrica (US\$/kg)	Coeficiente Médio (kg/kg de pneu)	US\$/kg
Borracha Sintética	2,13	CONFIDENCIAL	CONFIDENCIAL
Borracha Natural	4,41	CONFIDENCIAL	CONFIDENCIAL
Negro de Carbono	1,23	CONFIDENCIAL	CONFIDENCIAL
Arames	1,23	CONFIDENCIAL	CONFIDENCIAL
Tecidos	4,64	CONFIDENCIAL	CONFIDENCIAL
Químicos e outros	-	CONFIDENCIAL	CONFIDENCIAL
Total			CONFIDENCIAL

Após obtenção dos custos de materiais, foram adicionados ao custo de fabricação os gastos referentes à mão de obra direta e indireta, às utilidades, aos outros custos variáveis e aos custos fixos.

No que diz respeito aos custos de utilidades e de mão de obra direta e indireta, foram utilizados os mesmos valores obtidos de acordo com o exposto no item 5.1.2.1 deste Anexo. Deste modo, utilizaram-se os valores abaixo elencados:

Custo de utilidades (US\$/kg)	CONFIDENCIAL
Custo Empregado Direto / kg - US\$	CONFIDENCIAL
Custo Empregado Indireto / kg - US\$	CONFIDENCIAL

Para as demais rubricas do custo de produção - outros custos variáveis (exclusive mão de obra) e outros custos fixos (exclusive mão de obra direta), conforme explanado no item 5.1.2.1, tomou-se como base a sua participação no custo de produção de pneu da indústria doméstica: CONFIDENCIAL % e CONFIDENCIAL % respectivamente, em P5. Obteve-se, assim, o custo de fabricação/kg de pneu.

Outros Custos	US\$/kg
Outros custos variáveis	CONFIDENCIAL
Custos Fixos	CONFIDENCIAL

Após apuração do custo de produção, para fins de apuração do valor normal foram acrescentados montantes referentes a despesas gerais e administrativas, despesas de venda, despesas de pesquisa e desenvolvimento, despesas e receitas financeiras e lucro, tendo como base os demonstrativos financeiros da empresa Cheng Shin Rubber, da qual faz parte a empresa Maxxis International (Thailand) Co. Ltd., produtora de pneus de moto na Tailândia. Os valores das despesas e do lucro operacional foram obtidos aplicando-se percentual de participação destas rubricas em relação ao custo do produto vendido na empresa Cheng Shin Rubber sobre o valor do custo de produção resultante da soma dos montantes referidos nos parágrafos anteriores. Assim, obtiveram-se os montantes abaixo discriminados:

Despesas e Lucro Operacional - Chen Shin Rubber	US\$/kg
Despesas vendas	0,37
Despesas gerais e administrativas	0,16
Despesas com Pesquisa e Desenvolvimento	0,21
Depesas/Receitas Financeiras	0,05
Lucro operacional	0,26

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

Valor normal construído do pneu de motocicletas	US\$/kg
Rubrica\País	China
1. Custos Variáveis	CONFIDENCIAL
1.1. Materiais	CONFIDENCIAL
- Borracha Sintética	CONFIDENCIAL
- Borracha Natural	CONFIDENCIAL
- Negro de Carbono	CONFIDENCIAL
- Arames	CONFIDENCIAL
- Tecidos	CONFIDENCIAL
- Químicos	CONFIDENCIAL
1.2. Utilidades	CONFIDENCIAL
1.3. Outros Custos Variáveis	CONFIDENCIAL
2. Custos Fixos	CONFIDENCIAL
2.1. Mão de Obra Direta	CONFIDENCIAL
2.2 Mão de obra indireta	CONFIDENCIAL
2.2 Outros custos fixos	CONFIDENCIAL
3. Custo de Produção	3,69
4. Despesas	0,78
5. Lucro Operacional	0,26
6. Valor Normal Construído	4,73

Assim, para fins de início da revisão, o valor normal apurado para a China correspondeu a US\$ 4,73/kg (quatro dólares estadunidenses e setenta e três centavos por quilograma), na condição delivered.

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

As despesas referentes a frete e seguro internacionais. Consoante sugerido pela petionária, os valores referentes ao frete internacional e ao seguro internacional foram obtidos a partir da diferença entre o preço do produto na condição CIF e o preço do produto na condição FOB, ambos obtidos na investigação original de prática de dumping: US\$ 0,33/kg a título de despesa de frete internacional e US\$ 0,00/kg para despesa com seguro internacional. Resulta dessa operação o preço CIF em US\$/kg.

A esse preço foi adicionado: a) Imposto de Importação de 16%; b) Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) de 25% sobre o valor do frete internacional e c) Despesas de Internação de 3,5%, conforme percentual adotado na investigação original de apuração de prática de dumping.

A conversão do preço CIF em dólares estadunidenses para reais foi realizada utilizando-se a taxa de câmbio média do período de investigação de continuação/retomada de dumping, obtida com base nas taxas de câmbio diárias oficiais publicadas pelo Banco Central do Brasil (taxa média de câmbio BRL-US\$ de 3,21). Dessa forma, para fins de início da revisão, obteve-se, o valor normal construído na condição CIF, internalizado no mercado brasileiro, apresentado na tabela abaixo.

Valor Normal Internalizado No Mercado Brasileiro	Preço Unitário (US\$/kg)
(A)Preço delivered de venda do produto no mercado do país exportador	4,73
(B) Frete Internacional	0,33
(C) Seguro Internacional	0,00
(D) Preço CIF (A+B+C)	5,06
(E) Imposto de Importação (16% sb CIF)	0,81
(F) AFRMM (25% s/ frete marítimo)	0,08
(G) Despesas de Internação (3,5% sb CIF)	0,18

(J) Preço CIF Internado (D+E+F+G)

Taxa média de câmbio no período P5	3,21
Preço CIF Internado (R\$/kg)	19,67

Desse modo, para fins de início desta revisão, apurou-se o valor normal para a China, internalizado no mercado brasileiro, de R\$ 19,67/kg (dezenove reais e sessenta e sete centavos por quilograma).

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

Para fins da comparação com o valor normal médio internalizado, conforme previsão do inciso I do § 3º do art. 107 do Decreto nº 8.058, de 2013, utilizou-se o preço médio de venda de pneus de motocicleta da indústria doméstica no mercado brasileiro referente ao período de abril de 2017 a março de 2018.

Para garantir a justa comparação, foi apurado o preço de pneus de motocicleta, obtido pela divisão entre a receita operacional líquida da indústria doméstica e a quantidade líquida vendida de pneus de motocicleta. O preço de venda apurado no período de análise de continuação/retomada de dumping, ex-fábrica, correspondeu a R\$ 17,51/kg (dezessete reais e cinquenta e um centavos por quilograma).

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

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

Comparação entre o valor normal internalizado e preço da indústria doméstica

Valor Normal CIF internado da China (A)	Preço da indústria doméstica (B)	Diferença (C=A-B)
19,67	17,51	2,16

Desse modo, para fins de início desta revisão, apurou-se que a diferença na comparação entre o valor normal internalizado no mercado brasileiro e o preço da indústria doméstica foi R\$ 2,16/kg (dois reais e dezesseis centavos por quilograma), demonstrando, portanto, que, caso o direito antidumping seja extinto, para que as importações chinesas sejam competitivas em relação ao produto similar nacional, muito provavelmente haverá a retomada da prática de dumping nas exportações de pneus de motocicletas da China para o Brasil.

5.1.3.4. Da conclusão sobre os indícios da retomada da prática de dumping.

Tendo em vista a diferença apurada entre o valor normal médio da China internalizado no mercado brasileiro e o preço médio de venda do produto similar doméstico no mercado brasileiro, considerou-se, para fins de início da revisão, haver indícios suficientes da probabilidade de retomada de dumping nas exportações de pneus de motocicleta dessa origem para o Brasil, na hipótese de extinção do direito antidumping.

5.1.4. Do Vietnã

5.1.4.1. Do valor normal

De acordo com item "iii" do Art. 5.2 do Acordo Antidumping, incorporado ao ordenamento jurídico brasileiro por meio do Decreto nº 1.355, de 30 de dezembro de 1994, a petição deverá conter informação sobre os preços pelos quais o produto em questão é vendido quando destinado ao consumo no mercado doméstico do país de origem ou de exportação ou, quando for o caso, informação sobre os preços pelo quais o produto é vendido pelo país de origem ou de exportação a um terceiro país ou sobre o preço construído do produto.

Para fins de início da revisão, adotou-se como base para o valor normal do Vietnã o preço do pneu de motocicleta construído para a Tailândia, conforme apurado no item 5.1.2.1 deste Anexo.

A petionária justificou que, no caso de Vietnã e China, o valor normal foi construído com base em informações que entendem "refletir preços internacionais, não afetados por fatores que causam distorções nos preços dos fatores de produção e insumos, obtido junto a fontes públicas e confiáveis e considerando a similaridade de produtos".

No entanto, entendeu-se que a definição de alíquotas de impostos de maneira geral não pode ser vista como uma distorção na economia, já que abrange todos os agentes econômicos daquele país. Dessa forma, utilizaram-se as alíquotas de impostos de importação (nação mais favorecida) do Vietnã China do ano de 2017, obtidas a partir do sítio eletrônico Market Access Map do International Trade Centre UNCTAD/WTO, <http://www.macmap.org/>, acessado em 17 de dezembro de 2018, para internalização dos insumos. A aplicação da alíquotas praticadas pelo Vietnã ocorreu sobre os preços das principais matérias-primas (borracha sintética, borracha natural, negro de carbono, arames e tecidos), que foram obtidos pela petionária a partir dos dados de importação desses produtos na Tailândia fornecidos pelo TradeMap.

Além do valor do imposto de importação foram acrescidos montantes a título de frete interno (US\$ 0,01/kg) e despesas de internação (US\$ 0,02/kg), ambos apurados com base em informação disponível no site Doing Business, do Banco Mundial.

No que diz respeito ao preço de químicos e outros, a sua obtenção foi realizada levando-se em consideração a sua representatividade no custo total de matérias-primas, que, em P5, correspondeu a CONFIDENCIAL %.

Custo dos Materiais no Vietnã

Matéria-prima	Preço na Fábrica (US\$/kg)	Coeficiente Médio (kg/kg de pneu)	US\$/kg
Borracha Sintética	2,13	CONFIDENCIAL	CONFIDENCIAL
Borracha Natural	4,41	CONFIDENCIAL	CONFIDENCIAL
Negro de Carbono	1,23	CONFIDENCIAL	CONFIDENCIAL
Arames	1,23	CONFIDENCIAL	CONFIDENCIAL
Tecidos	4,64	CONFIDENCIAL	CONFIDENCIAL
Químicos e outros	-	CONFIDENCIAL	CONFIDENCIAL
Total			CONFIDENCIAL

Após obtenção dos custos de materiais, foram adicionados ao custo de fabricação os gastos referentes à mão de obra direta e indireta, às utilidades, aos outros custos variáveis e aos custos fixos.

No que diz respeito aos custos de utilidades e de mão de obra direta e indireta, foram utilizados os mesmos valores obtidos de acordo com o exposto no item 5.1.2.1 deste Anexo. Deste modo, utilizaram-se os valores abaixo elencados:

Custo de utilidades (US\$/kg)	CONFIDENCIAL
Custo Empregado Direto / kg - US\$	CONFIDENCIAL
Custo Empregado Indireto / kg - US\$	CONFIDENCIAL

Para as demais rubricas do custo de produção - outros custos variáveis (exclusive mão de obra) e outros custos fixos (exclusive mão de obra direta), conforme explanado no item 5.1.2.1, tomou-se como base a sua participação no custo de produção de pneu da indústria doméstica: CONFIDENCIAL % e CONFIDENCIAL % respectivamente, em P5. Obteve-se, assim, o custo de fabricação/kg de pneu.

Outros Custos

Outros custos variáveis	CONFIDENCIAL
Custos Fixos	CONFIDENCIAL

Após apuração do custo de produção, para fins de apuração do valor normal foram acrescentados montantes referentes a despesas gerais e administrativas, despesas de venda, despesas de pesquisa e desenvolvimento, despesas e receitas financeiras e lucro, tendo como base os demonstrativos financeiros da empresa Cheng Shin Rubber, da qual faz parte a empresa Maxxis International (Thailand) Co. Ltd., produtora de pneus de moto na Tailândia. Os valores das despesas e do lucro operacional foram obtidos aplicando-se percentual de participação destas rubricas em relação ao custo do produto

vendido na empresa Cheng Shin Rubber sobre o valor do custo de produção resultante da soma dos montantes referidos nos parágrafos anteriores. Assim, obtiveram-se os montantes abaixo discriminados:

Despesas e Lucro Operacional - Chen Shin Rubber

US\$/kg

Despesas vendas	0,35
Despesas gerais e administrativas	0,15
Despesas com Pesquisa e Desenvolvimento	0,20
Depesas/Receitas Financeiras	0,04
Lucro operacional	0,25

Com base nesses dados, apurou-se o valor normal construído, na condição delivered no Vietnã:

Valor normal construído do pneu de motocicletas

Em US\$/kg

Rubrica\País	Vietnã
1. Custos Variáveis	CONFIDENCIAL
1.1. Materiais	CONFIDENCIAL
- Borracha Sintética	CONFIDENCIAL
- Borracha Natural	CONFIDENCIAL
- Negro de Carbono	CONFIDENCIAL
- Arames	CONFIDENCIAL
- Tecidos	CONFIDENCIAL
- Químicos	CONFIDENCIAL
1.2. Utilidades	CONFIDENCIAL
1.3. Outros Custos Variáveis	CONFIDENCIAL
2. Custos Fixos	CONFIDENCIAL
2.1. Mão de Obra Direta	CONFIDENCIAL
2.2. Mão de obra indireta	CONFIDENCIAL
2.2 Outros custos fixos	CONFIDENCIAL
3. Custo de Produção	3,52
4. Despesas	0,75
5. Lucro Operacional	0,25
6. Valor Normal Construído	4,52

Assim, para fins de início da revisão, o valor normal apurado para o Vietnã correspondeu a US\$ 4,52/kg (quatro dólares estadunidenses e cinquenta e dois centavos por quilograma), na condição delivered.

5.1.4.2. Do preço de exportação

Consoante item "iii" do Art. 5.2 do Acordo Antidumping, incorporado ao ordenamento jurídico brasileiro por meio do Decreto nº 1.355, de 30 de dezembro de 1994, a petição deverá conter informação sobre os preços pelos quais o produto em questão é vendido quando destinado ao consumo no mercado doméstico do país de origem ou de exportação ou, quando for o caso, informação sobre os preços pelo quais o produto é vendido pelo país de origem ou de exportação a um terceiro país ou sobre o preço construído do produto, e informação sobre o preço de exportação ou quando for o caso sobre os preços pelos quais o produto é vendido ao primeiro comprador independente situado no território do Membro Importador.

Para fins de apuração do preço de exportação dos pneus de motocicleta do Vietnã para o Brasil, foram consideradas as respectivas importações brasileiras efetuadas no período de análise de indícios de dumping, ou seja, as importações realizadas de abril de 2017 a março de 2018. Os dados referentes aos preços de exportação foram apurados tendo por base os dados detalhados das importações brasileiras, disponibilizados pela RFB, na condição FOB, excluindo-se as importações de produtos identificados como não sendo o produto objeto da investigação, conforme pode-se verificar no item 6.1 deste documento.

Preço de Exportação		
Valor FOB (US\$)	Volume (kg)	Preço de Exportação FOB (US\$/kg)
1.312.249,83	560.405,3	2,34

Desse modo, dividindo-se o valor total FOB das importações do produto objeto da investigação, no período de análise de dumping, pelo respectivo volume importado, em quilogramas, apurou-se o preço de exportação de US\$ 2,34/kg (dois dólares estadunidenses e trinta e quatro centavos por quilograma), na condição FOB.

5.1.4.3 Da margem de dumping

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

Deve-se ressaltar que tanto o valor normal adotado para o Vietnã, conforme apurado no item 5.1.4.1 deste Anexo, como o preço de exportação, apurado com base nos dados disponibilizados pela RFB, foram apresentados em condições consideradas adequadas para justa comparação com vistas ao início da presente investigação.

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

Margem de Dumping			
Valor Normal US\$/kg	Preço de Exportação US\$/kg	Margem de Dumping Absoluta US\$/kg	Margem de Dumping Relativa (%)
4,52	2,34	2,18	93,2%

5.1.4.4. Da conclusão sobre os indícios de continuação de dumping

Tendo em vista a margem de dumping obtida, considerou-se, para fins de início da revisão, haver indícios suficientes de que, muito provavelmente, ter-se-á continuação do dumping nas exportações de pneus de motocicleta do Vietnã para o Brasil na hipótese de extinção do direito antidumping.

5.2. Do desempenho dos produtores/exportadores

Ao tratar do desempenho do produtor/exportador, a petionária inicialmente apresentou uma análise preliminar do funcionamento da economia chinesa. Destacou que em análises recentes, as autoridades dos Estados Unidos da América (EUA) e da União Europeia (UE) concluíram que a China não operaria a partir de princípios de mercado. Essa afirmação da petionária tem fulcro essencialmente na conclusão do Departamento de Comércio dos EUA (DOC) exposta em documento elaborado em 26/10/2017 e abaixo transcrita:

"China is a non-market economy (NME) country because it does not operate sufficiently on market principles to permit the use of Chinese prices and costs for purposes of the Department's antidumping analysis. The basis for the Department's conclusion is that the state's role in the economy and its relationship with markets and the private sector results in fundamental distortions in China's economy."

Conforme aduzido pela ANIP, o mencionado documento do DOC elenca os fatores que levaram à conclusão de que a China não é uma economia de mercado, os quais resumidamente são expostos abaixo:

a) o governo chinês mantém controle e propriedade dos meios de produção com a prevalência de empresas com investimento estatal e com o sistema de uso e propriedade de terras. Além disso, grande parte dos recursos é direcionada a setores de importância estratégica no país, o que garante o domínio do governo sobre a economia;

b) O governo chinês mantém controle sobre a terra e os meios de produção estratégicos;

c) Os recursos naturais são controlados por agências e por políticas locais. Dessa forma, o governo possui controle sobre os preços considerados como essenciais e estratégicos, como por exemplo, nos setores siderúrgico, químico e de energia.

d) A China impõe barreiras significativas a investimentos que incluem: limites de capital próprio e requisitos de parceria local; procedimentos regulatórios e transferência tecnológica; e requisitos de localização. Os investimentos privados são direcionados e regidos de acordo com as prioridades e as necessidades de investimento do governo chinês;

e) Não há sindicatos independentes para representar o trabalhador, bem como não há o direito de greve, fatores determinantes em ações coletivas e em negociações salariais. Todos os sindicatos estão sob o controle e direcionamento do "All-China Federation of Trade Unions" (ACFTU);

f) O governo mantém controle sobre instituições financeiras, com grande parte das operações ocorrendo entre partes controladas pelo próprio estado. A intervenção do governo chinês no sistema bancário não se dá apenas através da fixação de taxas de juros máximas e mínimas, e 87% dos ativos bancários são controlados pelo governo.

g) O governo chinês mantém restrições significativas em transações de conta capital e intervém no mercado onshore e offshore. O governo ainda mantém requisitos para a aprovação de transações da conta capital, não divulga os fatores utilizados para determinar a paridade de moedas com o Renminbi (RMB) e intervém para limitar a extensão da divergência entre mercados de câmbio estrangeiros onshore e offshore.

No que concerne especificamente ao setor industrial chinês de pneumáticos a petionária afirmou que há uma política industrial voltada para os produtores de pneus intitulada "Tire Industry Policy". Nesse sentido, trouxe aos autos descrição do funcionamento do programa extraído do caso C-570-041, Truck and Bus Tires from the People's Republic of China:

...the GOC [Governo da China] has a specific Tire Industry Policy to promote tire production, and "works such as investment management, land supply, environment evaluation, energy-saving evaluation, security permission, credit financing and power that are carried out by relevant departments on items including tire industry production construction and technology development should be based on this tire industry policy." The Tire Industry Policy, among other things, encourages "the development of safe, energy-saving, environmental protection, high-performance radial tires . . . and tubeless radial truck tires" and sets forth a target for the rate of truck tire radialization to reach 90% by 2015. Furthermore, the Tire Industry Policy states that "the cost of developing new technologies, new products and new techniques can enjoy preferential tax policies."

Under the Tire Industry Policy, in 2013, the China Rubber Industry Association ("CRIA") drafted, and the GOC Ministry of Industry and Information Technology ("MIIT") published, Tire Industry Access Conditions, which tire enterprises must meet. MIIT has industry experts check tire enterprises, and then MIIT approves those enterprises that meet the Access Conditions. Once the tire enterprises are approved, they "will get the support of the national policies, banks, etc."

A petionária alegou ainda que o objetivo da política chinesa seria alavancar o desenvolvimento da indústria petroquímica e a renovação da política industrial e criar uma vantagem competitiva da indústria.

Chapter I Objective

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

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

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

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

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

Essa política industrial de pneumáticos motivaria, inclusive, o desenvolvimento dos insumos produtivos:

Chapter IV Construction of complementary condition

Article 16 Encouraging tire enterprises to participate in the business of natural rubber planting and processing, optimizing the pretreating of natural rubber, improving process technology, products quality and logistics service level; leading the enterprises to "go out" and establishing natural rubber planting and processing bases at overseas. Perfecting and improving the reserve mechanism of natural rubber, strengthening future market construction of natural rubber, maintaining the smooth running of the domestic market of natural rubber.

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

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

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

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

Segundo a petionária, o trecho anterior apresentaria motivação para o desenvolvimento de todas as principais matérias-primas do setor de pneumáticos: borracha sintética, borracha natural, negro de carbono e reforço metálico. Argumentou ainda que essa política já teria sido citada pelos EUA ao analisar casos de subsídios contra pneus de passeios em 11 de junho de 2015. Na ocasião, o Departamento de Comércio dos EUA concluiu que essa política motivava a indústria de pneumáticos e seus insumos de modo a reduzir drasticamente os custos da indústria local conforme detalhado a seguir confirmado na determinação final dos casos em questão:

1. "Notice of the Ministry of Industry and Information Technology on Issuing the Tire Industry Policy (Gong Chan Ye Zheng Ce {2010} No.2)," (Decision Memorandum for the Preliminary Affirmative CVD Determination) The "Notice of the Ministry of Industry and Information Technology on Issuing the Tire Industry Policy (Gong Chan Ye Zheng Ce {2010} No.2)," calls specifically for the use of loans in implementing the GOC's plans for the tire industry: "The works such as investment management, land supply, environment evaluation, energy-saving evaluation, security permission, credit financing and power that are carried out by relevant departments on items including tire industry production construction and technology development should be based on this tire industry policy." Additionally,

the "Catalogue of Chinese High-Technology Products for Export" of 2006 specifically lists "new pneumatic radial tire(s), of rubber, of a kind used on motor cars (including station wagons and racing cars)" as products encouraged for export. Certain tire inputs, including synthetic rubber, are also among the "Encouraged Category" of projects listed in the "Catalogue for the Guidance of Foreign Investment Industries

(Amended in 2011)," a key component of the "Decision of the State Council on Promulgating the Interim Provisions on Promoting Industrial Structure Adjustment (No. 40 {2005} Guo Fa)," which contains a list of encouraged projects the GOC develops through loans and other forms of assistance, and which the Department relied upon in prior specificity determinations.

[...]

Therefore, given the evidence demonstrating the GOC's objective of developing the tire sector, and producers of passenger tires in particular, through preferential loans, we preliminarily determine there is a program of preferential policy lending specific to producers of passenger tires within the meaning of section 771(5A)(D)(i) of the Act. We also preliminarily find that loans from SOCBs under this program constitute financial contributions, pursuant to sections 771(5)(B)(i) and 771(5)(D)(i) of the Act, because SOCBs are "authorities." The loans provide a benefit equal to the difference between what the recipients paid on their loans and the amount they would have paid on comparable commercial loans. To calculate the benefit from this program, we used the benchmarks discussed above under the "Subsidy Valuation Information" Section.20

[...]

3. Special Fund for Energy-Saving Technology Reform

(Final Decision Memorandum) According to the "Notice concerning organization and application for energy reward project for energy-saving and recycling economy in the year of 2012 by economic and trade commission in Putian City (Pushijinmao Energy {2012} No.57)," this grant is only given to companies that develop projects for "energy-saving and technological transformation, energy-saving and demonstration, recycling economy." According to Article 14 of the Tire Industry Policy, one of the main policy points is to "[v]igorously promote energy conservation and comprehensive utilization of resources. Guide and encourage tire manufacturers to combine informatization and industrialization and carry out technology transformation whose focus is variety increase, quality improvement, energy saving, pollution reduction and safety production."

Neste sentido, a petionária arguiu que a política chinesa acima caracterizada influencia diretamente as matérias-primas, insumos, utilidades, bem como custo financeiro e operacional das empresas que atuam no setor de pneus de motocicleta na China. Além dos incentivos em razão da política voltada para o setor de pneumáticos, os principais insumos para a produção de pneus - borracha sintética, borracha natural, negro de carbono, reforço metálico, tecidos e químicos - também recebem influência do Estado em razão de fazerem parte de setores estratégicos da indústria chinesa, conforme os fatos a seguir:

a) A borracha está na lista de investimentos encorajados pelo governo chinês. Essas listas determinam a influência no fornecimento e determina a diretriz dada pelo governo;

b) O negro de fumo, é uma das variedades mais puras de carvão apresentando-se na forma amorfada, sendo mencionado que os recursos minerais existentes no território chinês seriam de propriedade estatal;

c) O reforço metálico que aqui se fala são os aços não ligados. Conforme investigações de subsídios nos EUA, UE e Brasil o setor siderúrgico é um dos setores prioritários da economia chinesa e, portanto, recipiente de uma série de subsídios e políticas de incentivo;

d) O 13º Plano Quinquenal inclui o "Textile industry development plan 2016-2020", que traz as diretrizes para o setor, incluindo segurança de fornecimento por meio de cooperação internacional

e) Consoante apontado pela petionária, com fulcro em levantamento realizado pela UE borracha e demais químicos estão englobados em produtos químicos. O setor químico chinês é um dos maiores do mundo e responsável por fornecer insumos a diversos outros setores. Consequentemente, esse setor é considerado estratégico pelo governo chinês, e grande parte das indústrias químicas é de estatais.

Além dos insumos, a petionária aduziu que as utilidades chinesas são controladas pelo Estado. Conforme o previsto no art. 35, da "Electric Power Law of the People's Republic of China", as tarifas de energia elétrica são fixadas com base em uma política centralizada. Confira-se: "The rates of electricity shall be based on a centralized policy, fixed in accordance with a unified principle and administered at different levels".

Estas tarifas, porém, seriam determinadas de acordo com a província - a depender da situação local e dos objetivos políticos perseguidos em cada uma delas e da categoria de cliente. Como grande parte da energia elétrica chinesa é produzida por empresas controladas pelo estado, o governo chinês utiliza os preços da energia para favorecer as empresas que estejam alinhadas à sua política industrial. Além do incentivo diretamente concedido à indústria, o 13º Plano Quinquenal (referente aos anos 2016 a 2020) fundamenta-se em cinco pilares: inovação, abertura econômica, desenvolvimento sustentável, coordenação entre o espaço urbano e o rural e inclusão social. Ainda, conforme o relatório da UE, este plano estabelece o "Beltand Road Initiative" que motiva outros setores que estão ligados à indústria pneumática, seja a montante (insumos) ou a jusante (automotivos):

We will encourage more of China's equipment, technology, standards, and services to go global by engaging in international cooperation on production capacity and equipment manufacturing through overseas investment, project contracting, technology cooperation, equipment exporting, and other means, with a focus on industries such as steel, nonferrous metals, building materials, railways, electric power, chemical engineering, textiles, automobiles, communications, engineering machinery, aviation and aerospace, shipbuilding, and ocean engineering.

Dessa forma, a petionária apontou que a política industrial chinesa de pneumáticos atua sob forte intervenção estatal em toda a cadeia produtiva. Essa intervenção se inicia com incentivos aos setores químico (borracha, químicos), siderúrgico, e de tecidos, motivada por uma política específica voltada para o setor de pneumáticos, abrangendo incentivo a setores que se utilizam de pneus.

Conforme alegado pela petionária, caso a medida antidumping em vigor não seja renovada, seria praticamente certo que as exportações chinesas para o Brasil aumentariam exponencialmente em vista da capacidade de produção colossal daquele país.

Antes de adentrarmos a análise do desempenho produtor/exportador, importa esclarecer que os valores informados em unidades pela petionária foram estimados em quilogramas para fins de comparação com o mercado brasileiro. Para tanto, dividiu-se a quantidade vendida em quilogramas pela indústria doméstica no mercado interno pela quantidade vendida em unidades dessas mesmas vendas, para todo o período de revisão, de acordo com os valores informados na petição. Dessa operação resultou o fator de conversão de 3,24 kg/unidade de pneu. Esse fator foi multiplicado pelos volumes informados em unidades para estimar o volume em quilogramas no decorrer da análise a seguir. Os valores estimados em quilogramas foram incluídos entre parênteses e destacados em itálico.

A ANIP arguiu que não lhe foi possível obter, até a confecção do Parecer DECOM, informação precisa sobre o consumo interno, sobre a capacidade produtiva e sobre a produção de pneus de moto similar na China. Não obstante esse fato, apurou com base em informações disponíveis, a existência de evidências da significativa capacidade produtiva e de produção de pneus de moto naquele país.

A petionária trouxe a informação de que, em 2017, estimou-se que foram produzidas 960 milhões de unidades (3.110.400.000 kg) de pneus na China. De acordo com o Tire Business de 2017, a China possui uma capacidade produtiva de cerca de 422 milhões de unidades de pneus (1.367.280.000 kg), considerando a produção das linhas produtoras de pneus de moto. Conforme destacado pela publicação "Global Two-Wheeler Tire Market By Vehicle Type, By Demand Category, By Region, Competition Forecast & Opportunities, 2013-2023", o mercado de pneus é dominado pela região da Ásia e Pacífico com destaque para Índia e China que conjuntamente teriam 80% do mercado.

A ANIP alegou ainda que de acordo com o Tire Business de 2013, a China possuía naquele ano uma capacidade produtiva de cerca de 205 milhões de unidades de pneus (664.200.000 kg) considerando a produção das linhas produtoras de pneus de moto, que podem também englobar outros tipos de pneus. Conforme já mencionado, este número saltou para 422 milhões de unidades (1.367.280.000 kg) em 2017, o que

representa um crescimento de 106% em 4 anos. O potencial produtor de pneus de motocicleta na China encontra-se em movimento crescente, pois, conforme divulgado pela European Tyre & Rubber Industry Manufacturers Association, a produção de motocicletas no país cresce, existindo expectativa de que em 2025 haja uma produção de 59,232 milhões de unidades (191.911.680 Kg). O consumo interno de pneus de motocicletas deve acompanhar o crescimento vertiginoso de produção de motocicletas.

No mesmo sentido, a petionária informou que não foi possível obter, até o momento, informação precisa sobre o consumo interno do Vietnã, sua capacidade produtiva e a produção de pneus de moto similar naquele país. Contudo, conforme informações disponíveis, a ANIP afirmou existirem evidências da significativa capacidade produtiva e de produção de pneus de moto naquele país.

O mercado vietnamita de pneus está projetado para ultrapassar a marca de US\$ 3 bilhões em 2021. De acordo com o Tire Business de 2017, estima-se que o Vietnã possui uma capacidade produtiva de cerca de 40,4 milhões de pneus (130.896.000 kg) considerando a produção das linhas produtoras de pneus de moto, que podem também englobar outros tipos de pneus.

De acordo com o Tire Business de 2014, estimava-se que o Vietnã possuía uma capacidade produtiva de cerca de 38,4 milhões de pneus (124.416.000 kg) considerando a produção das linhas produtoras de pneus de moto, que podem também englobar outros tipos de pneus. Conforme apresentado anteriormente, de acordo com o Tire Business de 2017, este número chegou a 40,4 milhões de unidades de pneus (130.896.000 kg), representado um crescimento de 4% em 3 anos.

No que diz respeito à Tailândia, a petionária também informou que não foi possível obter, até o momento, informação precisa sobre o consumo interno, a capacidade produtiva e a produção de pneus de moto.

Entretanto, conforme informações disponíveis, a petionária asseverou existirem evidências da significativa capacidade produtiva e produção do produto similar naquele país. De acordo com o Tire Business de 2017, a Tailândia possuía uma capacidade produtiva de cerca de 95,7 milhões de unidades de pneus (310.068.000 kg) considerando a produção das linhas produtoras de pneus de moto, que podem também englobar outros tipos de pneus.

Em complemento, a petionária informou que em agosto de 2017 a empresa Zhongce Rubber (Thailand) Co. Ltd. realizou um investimento em sua planta de produção, de forma que será capaz de produzir de 3.000 (9.720 kg) a 5.000 (16.200 kg) pneus bias industriais e de motocicleta adicionais por dia.

Abaixo apresenta-se quadro contendo o volume e o valor exportado pelas origens sujeitas à medida ao longo do período de revisão, extraídos do sítio eletrônico do Trademap.

EXPORTAÇÕES DOS PAISES SUJEITOS À MEDIDA

China	P1	P2	P3	P4	P5
Volume (kg)	94.380.308	107.384.322	102.518.476	123.921.848	139.743.889
Valor (Mil US\$)	293.488,00	340.490,00	300.064,00	328.072,00	362.251,00

Tailândia	P1	P2	P3	P4	P5
Volume (kg)	48.942.112	46.309.751	48.673.137	50.919.302	48.644.258
Valor (Mil US\$)	180.002,00	182.684,00	184.055,00	176.724,00	174.753,00

Vietnã	P1	P2	P3	P4	P5
Volume (kg)	16.816.298	20.207.946	19.174.982	20.956.174	24.221.983
Valor (Mil US\$)	47.676,00	58.273,00	51.199,00	52.858,00	61.174,00

A petionária concluiu que os dados apresentados denotam que, na hipótese de não prorrogação do direito antidumping no Brasil, muito provavelmente os pneus antes destinados para outros mercados de exportação seriam direcionados para o mercado brasileiro.

Observou-se, conforme as informações trazidas com base em publicação especializada pela petionária, que a China, a Tailândia e o Vietnã possuíam individualmente, em 2017, grande capacidade de produção de pneus para motocicletas: 422 milhões de unidades de pneus (1.367.280.000 kg); 40,4 milhões de unidades de pneus (130.896.000 kg); e 95,7 milhões de unidades de pneus (310.068.000 kg), respectivamente. Somadas, as capacidades produtivas desses três países superariam em 71 vezes o mercado brasileiro e em CONFIDENCIAL vezes a produção da indústria doméstica, considerados os volumes de P5. Ressalte-se, entretanto, que esses volumes incluem outros produtos além do produto ora sob revisão.

Adicionalmente, observou-se, conforme tabela acima, crescimento de P4 para P5 nas exportações dessas origens para o mundo que, somadas, totalizaram 195.797.324 kg e 212.610.130 kg, respectivamente. Além disso, de P1 para P5 as exportações dessas origens cresceram, de maneira conjunta, 32,7%. Constatou-se, também, que as exportações totais de pneus de motocicletas da China, da Tailândia e do Vietnã, quando somadas, foram superiores a 8 vezes o mercado brasileiro em P5.

À luz do exposto, concluiu-se, para fins de início da revisão, que há indícios de elevado potencial exportador das origens investigadas para o Brasil, caso o direito antidumping em vigor não seja prorrogado. Isso se deve particularmente à grande capacidade de produção de pneus para motocicletas em geral nesses países, nos quais inclui-se o produto objeto da investigação, a tendência de crescimento dessa capacidade, conforme publicação especializada, do viés de crescimento apresentado nos seus volumes exportados e, especificamente, em relação à China, à política de incentivos estatais sob a qual atua o mercado de pneumáticos.

5.3. Das alterações nas condições de mercado

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

5.4. Da aplicação de medidas de defesa comercial

Em pesquisa ao sítio eletrônico do Portal Integrado de Inteligência Comercial (Integrated Trade Intelligence Portal - I-TIP) da Organização Mundial do Comércio - OMC, verificou-se que no período de investigação o direito antidumping aplicado pela Turquia às importações do produto similar originário da China, da Tailândia e do Vietnã permaneceram em vigor. Não foram observadas medidas adicionais aplicadas por outros membros da OMC no mesmo período.

5.5. Da conclusão sobre os indícios de continuação ou retomada de dumping

Ante o exposto, concluiu-se, para fins de início da revisão, que, caso a medida antidumping em vigor seja extinta, muito provavelmente haverá a continuação da prática de dumping nas exportações de pneus de moto do Vietnã para o Brasil, assim como retomada do dumping nas exportações originárias da China e da Tailândia.

6. DAS IMPORTAÇÕES E DO MERCADO BRASILEIRO

Neste item serão analisadas as importações brasileiras e o mercado brasileiro de pneus de motocicleta. O período de análise deve corresponder ao período considerado para fins de determinação de existência de indícios de retomada de dano à indústria doméstica, de acordo com a regra do §4º do art. 48 do Decreto nº 8.058, de 2013. Assim, para efeito da análise relativa à determinação de início da revisão, considerou-se o período de abril de 2013 a março de 2018, tendo sido dividido da seguinte forma:

- P1 - abril de 2013 a março de 2014;
- P2 - abril de 2014 a março de 2015;
- P3 - abril de 2015 a março de 2016; e
- P4 - abril de 2016 a março de 2017; e
- P5 - abril de 2017 a março de 2018.

6.1. Das importações

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

No item mencionado são classificadas importações de outros produtos distintos do produto objeto da medida antidumping. Por esse motivo, realizou-se depuração das informações constantes dos dados oficiais, de forma a se obterem os valores referentes ao produto objeto da medida antidumping. Foram desconsiderados os produtos que se enquadram na hipótese de exclusão do escopo constante do item 3.1.

6.1. Do volume das importações

A tabela seguinte apresenta os volumes de importações totais de pneus de motocicleta no período de investigação de retomada de dano à indústria doméstica:

	Importações Totais					Em mil kg
	P1	P2	P3	P4	P5	
Vietnã	493,7	226,5	144,9	270,5	560,4	
Tailândia	1.318,9	348,1	41,4	40,0	25,7	
China	2.088,4	489,1	175,5	10,7	2,7	
Total sob análise	3.901,0	1.063,7	361,8	321,2	588,9	
Sérvia	433,5	570,3	1.058,9	970,4	1.517,2	
Indonésia	37,6	14,7	-	-	393,9	
Taipé chinês	115,2	134,0	100,1	56,0	205,8	
Demais origens *	520,9	559,5	294,1	148,9	142,0	
Total Exceto sob Análise	1.106,3	1.278,4	1.453,1	1.175,2	2.259,0	
Total Geral	5.007,3	2.342,1	1.814,9	1.496,4	2.847,8	

Durante o período de análise, as importações objeto do direito antidumping apresentaram retração de P1 até P4: caindo 72,7% de P1 para P2, 66,0% de P2 para P3, e 11,2% de P3 para P4. Ao reverso, de P4 para P5, essas importações apresentaram crescimento de 83,4%. Apesar do aumento experimentado de P4 para P5, o volume importado decresceu 84,9% quando considerados os extremos da série. Apesar do aumento em P5, tais importações chegaram a 2,3% do mercado brasileiro nesse período.

Já o volume importado de outras origens apenas caiu de P3 para P4, com queda de 19,1%. Nos demais períodos as importações de outras origens apresentaram crescimento de 15,6% de P1 para P2; 13,7% de P2 para P3 e de 92,2% de P4 para P5. Ao se analisar o período de análise de retomada de dano como um todo, verifica-se crescimento de 104,2% no volume importado das origens não gravadas com o direito antidumping.

Constatou-se que as importações brasileiras totais de pneus de motocicleta apresentaram comportamento semelhante ao das importações gravadas com o direito, com redução ininterrupta entre P1 e P4, seguido de aumento no último período. As importações totais caíram 53,2% em P2, 22,5% em P3, 17,5% em P4 e cresceram 90,3% em P5, sempre em comparação com o período anterior. De P1 para P5, observou-se contração de 43,1%.

6.1.2. Do valor e do preço das importações

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

As tabelas a seguir apresentam a evolução do valor total e do preço CIF das importações totais de pneus de motocicleta no período de investigação de retomada de dano à indústria doméstica. Os valores totais e preços praticados na condição FOB encontram-se disponíveis no Anexo II deste documento.

Valor das Importações Totais

	Valor das Importações Totais					Em mil US\$ CIF
	P1	P2	P3	P4	P5	
Vietnã	1.618,15	736,51	476,36	668,14	1.437,76	
Tailândia	8.347,55	2.569,46	265,89	425,45	231,16	
China	7.485,57	2.460,53	942,97	132,16	16,99	
Total sob análise	17.451,27	5.766,50	1.685,21	1.225,75	1.685,92	
Sérvia	2.804,81	2.812,77	3.933,63	2.926,36	5.168,80	
Indonésia	158,45	62,14	-	0,32	1.050,59	
Taipé chinês	585,38	619,95	400,23	186,45	726,97	
Demais origens *	4.954,82	5.436,75	2.262,31	847,13	1.018,06	
Total Exceto sob Análise	8.503,47	8.931,60	6.596,16	3.960,26	7.964,42	
Total Geral	25.954,74	14.698,10	8.281,37	5.186,01	9.650,33	

Verificou-se que, em dólares CIF, o total importado das origens objeto do direito antidumping apresentou quedas sucessivas P1 e P4, com reduções de 67,0% de P1 para P2, 70,8% de P2 para P3, e de 27,3% de P3 para P4. Já em P5, o valor de tais importações cresceu 37,5%. Porém, apesar desse crescimento, verificou-se redução de 90,3% entre P1 e P5.

Quando analisadas as importações das demais origens, foram observadas reduções de 26,1% de P2 para P3 e de 40,0% de P3 para P4, ao passo que se verificou aumento de 5,0% de P1 para P2 e de 101,1% de P4 para P5. Considerando todo o período sob análise, verificou-se queda de 6,3%.

Preço das Importações Totais

	Preço das Importações Totais					Em US\$ CIF/kg
	P1	P2	P3	P4	P5	
Vietnã	3,28	3,25	3,29	2,47	2,57	
Tailândia	6,33	7,38	6,43	10,63	8,98	
China	3,58	5,03	5,37	12,40	6,26	
Total sob análise	4,47	5,42	4,66	3,82	2,86	
Sérvia	6,47	4,93	3,71	3,02	3,41	
Indonésia	4,21	4,24	-	9,14	2,67	
Taipé chinês	5,08	4,63	4,00	3,33	3,53	
Demais origens *	9,53	9,72	7,69	5,69	7,17	
Total Exceto sob Análise	7,69	6,99	4,54	3,37	3,53	
Total Geral	5,18	6,28	4,56	3,47	3,39	

Observou-se que o preço CIF por quilograma das importações brasileiras de pneus de motocicleta objeto do direito antidumping se elevou 21,3% de P1 para P2. Contudo, esse aumento foi seguido de sucessivas reduções: 14,0% de P2 para P3, 18,0% de P3 para P4 e 35,1% de P4 para P5. Esse comportamento provocou uma queda acumulada de 36,0% entre P1 e P5.

O preço CIF por quilograma de outros fornecedores estrangeiros apresentou redução de 9,1% em P2, 35,1% em P3 e de 25,8% em P4, quando comparados com o período imediatamente anterior. De P4 para P5 foi observado o único aumento do preço CIF por quilograma na série: 4,7%. De P1 para P5, o preço de tais importações decresceu 54,1%.

No tocante ao preço médio do total das importações brasileiras do produto em tela, observa-se que este acompanhou a tendência das importações gravadas com o direito antidumping, com crescimento de 21,1% de P1 para P2, o qual foi seguido de reduções de 27,3% de P2 para P3, de 24,0% de P3 para P4 e de 2,2% de P4 para P5. De P1 para P5, o preço médio das importações totais de pneus de motocicleta apresentou decréscimo de 34,6%.

6.2. Do mercado brasileiro

Para dimensionar o mercado brasileiro de pneus de motocicletas, foram consideradas as quantidades vendidas no mercado interno, apuradas a partir dos dados da indústria doméstica, conforme detalhado no item 7.1 deste documento, bem como as

quantidades importadas totais apuradas com base nos dados de importação fornecidos pela RFB, apresentadas acima. Ressalta-se que foram enviados ofícios aos demais produtores nacionais de pneus de motocicletas identificados na investigação original que resultou na medida antidumping ora em revisão, Rinaldi S.A. Indústria de Pneumáticos (Rinaldi) e Maggion Indústria de Pneus e Máquinas Ltda. (Maggion), com vistas à apuração dos respectivos volumes relativos à produção e vendas no Brasil. Contudo, as respostas não foram apresentadas até à data de conclusão do Parecer DECOM. Dessa forma, para fins de início da revisão, apurou-se o mercado brasileiro sem os dados de venda dos demais produtores.

Mercado Brasileiro

	Vendas Doméstica	Importações do Direito Antidumping	Importações Outras Origens	Mercado Brasileiro
P1	100,0	100,0	100,0	100,0
P2	100,9	27,3	115,6	92,5
P3	91,9	9,3	131,3	83,3
P4	79,5	8,2	106,2	71,9
P5	81,2	15,1	204,2	77,5

Observou-se que o mercado brasileiro de pneus de motocicletas decresceu de P1 até P4: 7,5% em P2, 10,0% em P3 e 13,7% em P4, variação sempre em relação ao período imediatamente anterior. De forma diversa, observou-se crescimento desse mercado de P4 para P5: 7,8%. Ao longo do período analisado (P1 para P5), restou evidenciada retração de 22,5% no mercado brasileiro.

6.3. Da evolução das importações

6.3.1. Da participação das importações no mercado

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

Participação das Importações no Mercado Brasileiro

	Mercado Brasileiro (A)	Importações Objeto do Direito Antidumping (B)	Participação no Mercado Brasileiro (%) (B/A)	Importações outras origens (C)	Participação no Mercado Brasileiro (%) (C/A)
P1	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
P2	92,5	27,3	29,5	115,6	124,9
P3	83,3	9,3	11,1	131,3	157,7
P4	71,9	8,2	11,5	106,2	147,8
P5	77,5	15,1	19,5	204,2	263,6

Observou-se que a participação das importações objeto do direito antidumping no mercado brasileiro apresentou queda de 8,5 p.p. de P1 para P2 e de 2,2 p.p. de P2 para P3. Já de P3 para P4 essa participação permaneceu praticamente estável, apresentando crescimento de 0,1 p.p. Já de P4 para P5 houve crescimento de 0,9 p.p. Entre os extremos da série, tal participação decresceu 9,7 p.p.

Já a participação das origens não gravadas com direito antidumping apresentou crescimento ao longo da série, à exceção de P3 para P4, período em que apresentou contração de 0,4 p.p. De P1 para P2, observou-se incremento de 0,9 p.p., seguido por outro crescimento de 1,1 p.p. de P2 para P3. De P4 para P5 se observou o maior incremento da série: 4,0 p.p. Ao tomar em consideração o período de P1 para P5, verifica-se incremento de 5,6 p.p. na participação das importações não gravadas com direito no mercado brasileiro.

6.3.2. Da relação entre as importações e a produção nacional

A tabela a seguir indica a relação entre o volume total importado do pneu de motocicleta objeto do direito antidumping e a produção da indústria doméstica do produto similar. Conforme explicado anteriormente, foram enviados ofícios aos demais produtores nacionais de pneus de motocicletas identificados na investigação original que resultou na medida antidumping ora em revisão, Rinaldi e Maggion, com vistas à apuração dos respectivos volumes relativos à produção e vendas no Brasil. Contudo, as respostas apenas não foram apresentadas até a data de conclusão do Parecer DECOM. Dessa forma, para fins de início da revisão, apurou-se o mercado brasileiro sem os dados de produção dos demais produtores, tendo em consideração apenas os dados de produção da indústria doméstica, conforme apontado no item 7.3 deste documento:

Relação entre as importações investigadas e a produção nacional

	Produção Nacional (A)	Importações objeto do direito antidumping (B)	Relação (%) (B/A)
P1	100,0	100,0	100,0
P2	102,4	27,3	26,6
P3	87,9	9,3	10,6
P4	74,4	8,2	11,1
P5	75,2	15,1	20,1

Observou-se

Como explicado anteriormente, de acordo com o previsto no art. 34 do Decreto nº 8.058, de 2013, a indústria doméstica foi definida como as linhas de produção de pneus de motocicleta das empresas Pirelli, Levorin e Neotec. Dessa forma, os indicadores considerados neste documento refletem os resultados alcançados por tais linhas de produção.

Para a adequada avaliação da evolução dos dados em moeda nacional, apresentados pela indústria doméstica, atualizaram-se os valores correntes com base no Índice de Preços ao Produtor Amplo - Origem (IPA-OG-PI), da Fundação Getúlio Vargas, constante do Anexo III deste documento.

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

7.1. Do volume de vendas

A tabela a seguir apresenta as vendas da indústria doméstica de pneus de motocicleta destinadas ao mercado interno e ao mercado externo:

Vendas da Indústria Doméstica

	Vendas Totais	Vendas no Mercado Interno	Participação no Total (%)	Vendas no Mercado Externo	Participação no Total (%)
P1	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
P2	98,3	100,9	102,6	94,2	95,8
P3	89,7	91,9	102,4	86,3	96,1
P4	75,2	79,5	105,7	68,3	90,8
P5	74,0	81,2	109,8	62,3	84,2

O volume de vendas destinado ao mercado interno aumentou 0,9% de P1 para P2. Porém, verificou-se redução nos dois períodos seguintes, com quedas de 8,9% de P2 para P3 e 13,5% de P3 para P4. Já de P4 para P5, se observou crescimento de 2,2% no volume vendido no mercado interno. Ao se considerar todo o período de análise, o volume de vendas da indústria doméstica para o mercado interno reduziu-se em 18,8%.

Já as vendas destinadas ao mercado externo caíram durante todo o período de análise: 5,8% de P1 para P2, 8,4% de P2 para P3, 20,8% de P3 para P4 e 8,8% de P4 para P5. Ao se considerar o período de P1 a P5, as vendas destinadas ao mercado externo apresentaram queda de 37,7%.

As vendas totais da indústria doméstica declinaram em todos períodos: -1,7% de P1 para P2, 8,7% de P2 para P3, 16,2% de P3 para P4 e 1,6% de P4 para P5. Ao se considerar todo o período de análise, o volume de vendas totais da indústria doméstica caiu 26,0%.

7.2. Da participação do volume de vendas no mercado brasileiro

A tabela a seguir apresenta a participação das vendas da indústria doméstica destinadas ao mercado brasileiro:

Participação das vendas da indústria doméstica no mercado brasileiro

	Vendas no mercado interno	Mercado brasileiro	Participação (%)
P1	100,0	100,0	100,0
P2	100,9	92,5	109,0
P3	91,9	83,3	110,3
P4	79,5	71,9	110,7
P5	81,2	77,5	104,8

Verificou-se que a indústria doméstica aumentou sua participação no mercado brasileiro em 7,6 p.p. de P1 para P2, 1,1 p.p. de P2 para P3 e 0,3 p.p. de P3 para P4. No período seguinte tal participação decresceu 4,9 p.p. Considerando-se o intervalo de P1 a P5, verificou-se aumento de 4,1 p.p.

7.3. Da produção e da capacidade instalada

Para o cálculo da capacidade efetiva, foram considerados as linhas de produção de pneus de motocicleta da indústria doméstica. Para o cálculo da capacidade instalada nominal a Pirelli considerou a média de produção diária em peças multiplicada pelo total de dias de trabalho do calendário, CONFIDENCIAL. CONFIDENCIAL. Dessa forma, a diferença entre a capacidade nominal e a efetiva foi a CONFIDENCIAL, já CONFIDENCIAL. Por sua vez, o cálculo da capacidade efetiva foi realizado CONFIDENCIAL.

No que diz respeito às empresas Levorin e Neotec, a capacidade nominal em peças é calculada pela multiplicação de diversas variáveis por meio das quais se extrai a produção diária em peças, a qual é multiplicada pelo total de CONFIDENCIAL. A obtenção da capacidade nominal em quilogramas é realizada utilizando-se das mesmas variáveis, no entanto, multiplicando-se o seu produto pelo CONFIDENCIAL. A seu turno, a capacidade efetiva, tanto em peças quanto em quilogramas, é obtida apurando-se CONFIDENCIAL.

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

Capacidade, Produção e Grau de Ocupação

	Capacidade Instalada Efetiva	Produção (Produto Similar)	Produção (Outros Produtos)	Grau de ocupação (%)
P1	100,0	100,0	100,0	100,0
P2	91,6	102,4	101,9	111,8
P3	92,6	87,9	102,3	96,5
P4	80,9	74,4	101,1	95,4
P5	85,9	75,2	106,7	91,5

A produção da indústria doméstica cresceu 2,4% de P1 para P2, caiu 14,2% de P2 para P3 e 15,3% de P3 para P4 e aumentou 1,1% de P4 para P5. Ao se considerar todo o período de análise, o volume de produção da indústria doméstica apresentou retração de 24,8%.

A capacidade efetiva de produção sofreu variação durante o período de revisão: caiu 8,4% de P1 para P2, cresceu 1,2% de P2 para P3, decresceu 12,6% de P3 para P4 e cresceu 6,1% de P4 para P5. Ao se considerar a totalidade do período, de P1 para P5, verifica-se contração de 14,1% na capacidade instalada efetiva da indústria doméstica.

Em relação ao grau de ocupação da capacidade produtiva, verificou-se aumento de 10,9 p.p. de P1 para P2, seguido de reduções de 14,2 p.p. de P2 para P3, de 1,0 p.p. de P3 para P4 e 3,6 p.p. de P4 e P5. De P1 para P5, houve decréscimo de 7,9 p.p. na ocupação da capacidade efetiva.

7.4. Dos estoques

A tabela a seguir indica a evolução dos estoques de pneus de motocicletas da indústria doméstica, considerando produção, vendas internas e externas, importações, revendas e outras entradas e saídas de estoque.

Estoques

	Produção	Vendas no Mercado Interno	Vendas no Mercado Externo	Importações (-) Revendas	Outras Entradas/Saídas	Estoque Final
P1	100,0	100,0	100,0	(100,0)	100,0	100,0
P2	102,4	100,9	94,2	(138,6)	(247,4)	139,4
P3	87,9	91,9	86,3	308,4	202,4	102,9
P4	74,4	79,5	68,3	2.405.403,4	(2.902,8)	76,0
P5	75,2	81,2	62,3	5.584.062,4	(6.783,3)	78,1

Observou-se que o estoque final apresentou crescimento de 39,4% de P1 para P2, decréscimo de 26,2% de P2 para P3 e de 26,1% de P3 para P4, voltando a crescer 2,7% de P4 para P5. Considerando os extremos da série, verificou-se queda de 21,9% no estoque final da indústria doméstica.

A tabela a seguir indica a relação entre o estoque acumulado ao final de cada período e a produção da indústria doméstica.

Relação entre Estoque e Produção

	Estoque Final	Produção	Relação (%)	Em kg
P1	100,0	100,0	100,0	100,0
P2	139,4	102,4	136,1	136,1
P3	102,9	87,9	117,1	117,1
P4	76,0	74,4	102,2	102,2
P5	78,1	75,2	103,8	103,8

A relação entre estoque e produção apresentou crescimento de 2,3 p.p. de P1 para P2, queda de 1,2 p.p. de P2 para P3 e de 0,9 p.p. de P3 para P4. De P4 para P5, essa relação se manteve praticamente estável, apresentando crescimento de 0,1 p.p. Considerando todo o período de análise, a relação estoque/produção se elevou em 0,3 p.p.

7.5. Do emprego e da massa salarial

A tabela a seguir registra a evolução do número de empregados na indústria doméstica.

Número de Empregados

	P1	P2	P3	P4	P5
Linha de Produção	100,0	103,5	58,2	72,3	77,9
Administração e Vendas	100,0	111,6	99,8	98,2	98,3
Total	100,0	104,5	63,0	75,3	80,2

Pode-se observar na tabela anterior que o número de empregados envolvidos nas linhas de produção de pneus de motocicleta da indústria doméstica decresceu somente de P2 para P3, apresentando queda de 43,7%. Nos demais períodos, verificou-se crescimento: 3,5% de P1 para P2, 24,2% de P3 para P4 e 7,6% de P4 para P5. De P1 para P5 registrou-se redução acumulada de 22,1%.

Para o número de empregados na administração e nas vendas, embora tenha ocorrido redução de P2 para P3 (10,4%) e de P3 para P4 (1,6%), essas reduções foram compensadas por um aumento de 11,6% de P1 para P2, de modo que se observou um quadro de quase estabilidade de P1 para P5, com decréscimo de 1,6%. Destaque-se que de P4 para P5 esse indicador não sofreu alteração.

A tabela a seguir informa a evolução da massa salarial total da indústria doméstica, que inclui salários, encargos e benefícios.

Massa Salarial

	P1	P2	P3	P4	P5
Linha de Produção	100,0	109,9	89,3	73,1	85,3
Administração e Vendas	100,0	126,6	117,8	93,0	99,5
Total	100,0	112,7	94,1	76,4	87,6

A massa salarial dos empregados diretamente ligados à produção, em reais corrigidos, cresceu de P1 para P2 (9,9%), declinou 18,7% de P2 para P3 e 18,2% de P3 para P4. Já de P4 para P5 observou-se novamente aumento desse indicador (16,6%). De P1 para P5, verificou-se redução acumulada de 14,7%.

A massa salarial dos empregados no setor de administração e vendas cresceu de P1 para P2 (26,6%), declinou 6,9% de P2 para P3 e 21,1% de P3 para P4. Já de P4 para P5 observou-se novamente aumento desse indicador (7,0%). De P1 para P5, verificou-se redução acumulada de 0,5%.

A massa salarial total, apresentou evolução semelhante aos indicadores anteriores: quedas de P2 para P3 (16,5%) e de P3 para P4 (18,8%) e crescimento de P1 para P2 (12,7%) e de P4 para P5 (14,7%). De P1 para P5, a massa salarial total caiu 12,4%.

7.6. Da produtividade

A tabela a seguir indica a evolução da produtividade, considerando-se os empregados diretamente ligados à produção de pneus de motocicletas.

Produtividade por Empregado

	Número de empregados envolvidos na linha de produção	Produção (kg)	Produção por empregado envolvido na linha de produção (kg)
P1	100,0	100,0	100,0
P2	103,5	102,4	98,9
P3	58,2	87,9	150,9
P4	72,3	74,4	102,9
P5	77,9	75,2	96,6

Observou-se que a produtividade por empregado apresentou crescimento apenas de P2 para P3 (52,6%). Nos demais períodos foram observadas reduções: 1,1% de P1 para P2, 31,8% de P3 para P4 e 6,1% de P4 para P5. De P1 para P5, verificou-se decréscimo de 3,4%.

7.7. Do demonstrativo de resultado

7.7.1 Da receita líquida

A receita líquida da indústria doméstica em cada período refere-se às vendas de pneus de motocicletas, de fabricação própria, líquidas de devoluções, abatimentos, tributos (impostos, contribuições, etc.), despesas com frete e seguro

7.7.2. Dos preços médios ponderados

Os preços médios apresentados a seguir foram apurados pelo quociente entre a receita líquida do item anterior e o volume de vendas para cada mercado.

Preço Médio da Indústria Doméstica

Em R\$ atualizados/kg

Período	Venda no Mercado Interno	Venda no Mercado Externo
P1	100,0	100,0
P2	98,2	102,8
P3	97,5	131,0
P4	102,7	97,3
P5	110,8	96,8

Observou-se que o preço médio do produto similar doméstico vendido no mercado interno decresceu de P1 a P3: 1,8% de P1 para P2 e 0,7% de P2 para P3. Após esses decréscimos, apresentou aumentos de 5,4% entre P3 e P4 e de 7,9% entre P4 e P5. Ao se considerar o período de P1 para P5, o preço da indústria doméstica elevou-se em 10,8%.

No que diz respeito ao preço médio do produto vendido no mercado externo, observou-se variação positiva de P1 a P3: 2,8% em P2 e 27,4% em P3. Posteriormente, foram observadas quedas de 25,7% em P4 e 0,4% em P5. Considerando os extremos da série, observou-se decréscimo de 3,1% no preço médio do produto exportado.

7.7.3. Dos resultados e margens

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

Demonstração de Resultados

Em mil R\$ atualizados

	P1	P2	P3	P4	P5
Receita Líquida	100,0	99,0	89,6	81,7	90,0
CPV	100,0	101,5	97,6	85,5	106,0
Resultado Bruto	100,0	91,4	64,4	69,7	40,1
Despesas Operacionais	100,0	110,6	87,6	122,5	63,6
Despesas gerais e administrativas	100,0	102,0	92,1	88,3	71,9
Despesas com vendas	100,0	125,3	80,7	78,2	50,5
Resultado financeiro (RF)	100,0	144,4	149,4	192,4	27,3
Outras despesas operacionais (OD)	(100,0)	(178,9)	(241,3)	(25,5)	9,2
Resultado Operacional	100,0	40,1	2,5	(71,6)	(22,9)
Resultado Operacional (exceto RF)	100,0	84,9	65,5	41,7	(1,3)
Resultado Operacional (exceto RF e OD)	100,0	64,1	26,6	45,3	0,4

Demonstração de Resultados

Em R\$ atualizados/kg

	P1	P2	P3	P4	P5
Receita Líquida	100,0	98,2	97,5	102,7	110,8
CPV	100,0	100,6	106,2	107,5	130,5
Resultado Bruto	100,0	90,6	70,1	87,6	49,3
Despesas Operacionais	100,0	109,7	95,3	154,1	78,3
Despesas gerais e administrativas	100,0	101,1	100,2	111,1	88,5
Despesas com vendas	100,0	124,2	87,8	98,4	62,2
Resultado financeiro (RF)	100,0	143,2	162,5	242,0	33,6
Outras despesas operacionais (OD)	(100,0)	(177,3)	(262,6)	(32,1)	11,3
Resultado Operacional	100,0	39,8	2,7	(90,1)	(28,2)
Resultado Operacional (exceto RF)	100,0	84,1	71,3	52,5	(1,6)
Resultado Operacional (exceto RF e OD)	100,0	63,5	28,9	57,0	0,5

Margens de Lucro (em %)

Em mil R\$ atualizados

	P1	P2	P3	P4	P5
Margem Bruta	100,0	92,3	71,9	85,3	44,5
Margem Operacional	100,0	40,5	2,8	(87,7)	(25,4)
Margem Operacional (exceto RF)	100,0	85,7	73,2	51,1	(1,5)
Margem Operacional (exceto RF e OD)	100,0	64,7	29,7	55,5	0,5

O resultado bruto referente às vendas no mercado interno cresceu apenas de P3 para P4 (8,2%). Nos demais períodos esse indicador apresentou quedas: 8,6% de P1 para P2, 29,6% de P2 para P3 e 42,5% de P4 para P5. Ao se observarem os extremos da série, o resultado bruto verificado em P5 foi 59,9% inferior ao resultado bruto verificado em P1.

O comportamento da margem bruta manteve relação com aquele observado para resultado bruto. A margem bruta obtida nas vendas internas registrou queda de P1 para P2 CONFIDENCIAL p.p., CONFIDENCIAL p.p. de P2 para P3 e (CONFIDENCIAL p.p.) de P4 para P5. O único período em que se deu incremento da margem bruta foi entre P3 e P4 (CONFIDENCIAL p.p.). Considerando-se os extremos da série, a margem bruta obtida em P5 decresceu CONFIDENCIAL p.p. em relação a P1.

O resultado operacional foi positivo até o período P3. No entanto, esse lucro operacional decresceu 59,9% de P1 para P2, 93,8% de P2 para P3 e 2.995,2% de P3 para P4, quando a empresa passa, então, a experimentar prejuízo operacional. De P4 para P5 houve recuperação desse indicador que subiu 68,1%. No entanto, essa recuperação não foi suficiente para reverter o prejuízo operacional sofrido pela empresa. Observou-se que o resultado operacional registrado em P5 foi 122,9% inferior ao de P1.

A margem operacional apresentou comportamento relacionado à evolução do resultado bruto: quedas em P2 (CONFIDENCIAL p.p.), P3 (CONFIDENCIAL p.p.) e P4 (CONFIDENCIAL p.p.), seguidas de aumento de CONFIDENCIAL p.p. em P5. De P1 para P5, verificou-se deterioração da margem operacional em CONFIDENCIAL p.p. Destaque-se que a margem operacional passa a ser negativa a partir de P4.

As desconsiderar o resultado financeiro, o resultado operacional apresenta retração em todos os períodos da revisão: 15,1% de P1 para P2, 22,8% de P2 para P3, 36,3% de P3 para P4 e 103,2% de P4 para P5. Considerados os extremos da série, verificou-se retração de 101,3% desse indicador. Importa aduzir que excluído o resultado financeiro, há significativa melhora do resultado operacional em todos os períodos da série, revertendo-se, até mesmo, o quadro de prejuízo operacional observado em P4.

O resultado operacional sem resultado financeiro e outras despesas operacionais decresceu 35,9% de P1 para P2, reduziu-se em 58,5% de P2 para P3 e em 99,1% de P4 para P5. Ao revés, de P3 para P4, esse indicador apresenta crescimento de 70,5%. De forma semelhante, o resultado operacional sem resultado financeiro e outras despesas operacionais, apresenta significativa melhora relativamente ao resultado operacional em todos os períodos da série, revertendo-se, inclusive, o quadro de prejuízo operacional observado em P4 e em P5.

7.8. Dos fatores que afetam os preços domésticos

7.8.1. Dos custos

As informações referentes aos custos foram resumidas e estão apresentadas a seguir:

Custo de Produção Total

Em R\$ atualizados/kg

Descrição	P1	P2	P3	P4	P5
Matéria-prima	100,0	91,3	91,9	75,6	96,6
Outros insumos	100,0	102,3	120,1	87,6	97,3
Utilidades	100,0	95,9	122,1	143,3	220,4

Outros custos variáveis

100,0 104,0 117,4 120,6 116,0

Custos Fixos 100,0 107,6 117,5 137,7 149,7

Custo Total 100,0 99,0 108,3 108,3 102,2 112,5

Verificou-se que o custo de produção decresceu de P1 para P2 (1,0%), voltou a crescer de P2 para P3 (9,4%), apresentou nova queda de P3 para P4 (7,5%) e cresceu novamente de P4 para P5 (12,2%). De P1 para P5, o custo de produção se elevou em 12,2%.

7.8.2. Da relação custo/preço

A relação entre o custo de produção e o preço indica a participação desse custo no preço líquido de venda da indústria doméstica no mercado interno ao longo do período de revisão. A tabela a seguir explicita essa relação:

Participação do Custo de Produção no Preço de Venda

Em R\$ atualizados/kg

Período	Custo de Produção (A)	Preço no Mercado Interno (B)	(A) / (B) (%)
P1	100,0	100,0	100,0
P2	99,0	98,2	100,9
P3	108,3	97,5	111,1
P4	100,2	102,7	97,6
P5	112,5	110,8	101,5

A relação custo preço apresentou diminuição apenas de P3 para P4 (CONFIDENCIAL p.p.). Nos demais períodos essa relação aumentou: CONFIDENCIAL p.p. de P1 para P2, CONFIDENCIAL p.p. de P2 para P3 e CONFIDENCIAL p.p. de P4 para P5. A relação custo preço obtida em P5 cresceu CONFIDENCIAL p.p. em relação a P1.

7.9. Do fluxo de caixa

A demonstração do fluxo de caixa evidencia as modificações ocorridas nas disponibilidades das empresas, em um determinado período, por meio da exposição dos fluxos de recebimentos e pagamentos.

As atividades operacionais dizem respeito a todas as atividades relacionadas com a produção e entrega de bens e serviços e às atividades que não englobam investimento e financiamento.

Apresenta-se na tabela a seguir o fluxo de caixa total das empresas que compõem a indústria doméstica.

Tendo em vista a impossibilidade de as empresas apurarem a demonstração de fluxo de caixa exclusiva para a linha de produção de pneus de motocicleta, a análise do fluxo de caixa foi realizada em função dos dados relativos à totalidade dos negócios das empresas.

Fluxo de Caixa

Em mil R\$ atualizados

	P1	P2	P3	P4	P5
Caixa Líquido Gerado pelas Atividades Operacionais	100,0	(464,1)	(217,6)	(184,9)	96,7
Caixa Líquido das Atividades de Investimentos	(100,0)	209,8	230,0	(49,7)	(183,9)
Caixa Líquido das Atividades de Financiamento	(100,0)	246,8	(59,1)	237,6	1,7
Aumento (Redução) Líquido (a) nas Disponibilidades	(100,0)	117,4	26,6	48,3	(90,4)

Verificou-se aumento nas disponibilidades de P1 para P2 (217,4%), seguido de queda de 77,4% de P2 para P3. De P3 para P4, houve novo aumento das disponibilidades (81,7%), ao qual se seguiu novo decréscimo (287,2%) de P4 para P5. Constatou-se que esses movimentos levaram a um aumento nas disponibilidades de 9,6% de P1 para P5.

7.10. Do retorno sobre o investimento

A tabela a seguir mostra o retorno dos investimentos, calculado a partir da divisão do valor referente ao lucro líquido da indústria doméstica pelos valores dos ativos totais de cada período, constantes das demonstrações financeiras das empresas.

Retorno sobre os Investimentos da Indústria Doméstica

Em mil R\$ atualizados

	P1	P2	P3	P4	P5
Lucro Líquido (A)	100,0	62,5	(64,8)	(14,4)	10,5
Ativo Total (B)</					

imediatamente anterior, a participação da indústria doméstica nesse mercado retraiu-se em 4,9 p.p. Pode-se concluir, ante o exposto, que a redução do volume vendido pela indústria doméstica no mercado interno pode estar sobremaneira relacionada à contração do mercado consumidor. Esse fato acabou por também contribuir para uma redução de 14,1% na capacidade efetiva de produção de P1 a P5.

Diante da evolução dos indicadores acima apresentados, conclui-se que houve contração da indústria doméstica no período de revisão.

7.12. Da conclusão sobre os indicadores da indústria doméstica

Da análise de todos os indicadores, é possível verificar que a indústria doméstica apresentou queda de 18,8% no volume de vendas internas ao longo do período de revisão (P1-P5). No entanto, o mercado brasileiro apresentou contração mais acentuada nesse mesmo período: 22,5%. Por conseguinte, a participação de tais vendas no mercado brasileiro sofreu variação positiva, crescendo 4,1 p.p. de P1 para P5.

Por sua vez, o preço médio dessas vendas realizadas no mercado interno apresentou crescimento de 10,8% de P1 para P5. Todavia, apesar de observado aumento no preço médio do produto vendido no mercado interno, a receita gerada por tais vendas apresentou redução (10%) acompanhando a retração verificada no volume vendido (18,8%).

A produção, a seu turno, contraiu-se em 24,8% de P1 para P5. Desse modo, ainda que a capacidade efetiva de produção tenha sofrido contração de 14,1%, o grau de ocupação dessa capacidade reduziu-se em 7,9 p.p. Acompanhando esse movimento, verificou-se queda de 3,4% na produtividade por empregado nesse mesmo intervalo.

Ao se analisar a lucratividade, observa-se redução de 59,9% no resultado bruto de P1 para P5, movimento acompanhado pela margem bruta que apresentou queda de CONFIDENCIAL p.p. O resultado bruto apresentou retração, devido, notadamente, à redução no volume das vendas internas. O resultado operacional e o resultado operacional ao se desconsiderar o resultado financeiro também apresentaram retração nesse mesmo período: 122,9% e 101,3%, respectivamente. Excluindo-se, além do resultado financeiro, as outras despesas/receitas operacionais, o resultado operacional apresenta redução de 99,6% de P1 para P5. A margem operacional sem resultado financeiro e outras despesas/receitas operacionais também apresentou contração: CONFIDENCIAL p.p. no mesmo período.

Em relação ao número de empregados ligado à produção, verificou queda de 22,1% de P1 para P5, sendo que a massa salarial referente a tais empregados caiu 14,7% nesse mesmo intervalo.

Em face de todo o exposto, verifica-se deterioração de indicadores da indústria doméstica ao longo do período de análise. A redução do volume vendido provavelmente acabou gerando diminuição da lucratividade, devido à alavancagem operacional. Contudo, diante da contração observada no mercado brasileiro nesse período e do mesmo movimento observado nas importações, pode-se concluir, para fins de início da revisão, que a evolução negativa dos indicadores da indústria doméstica teve como principal causa a contração do mercado brasileiro. Con quanto se possa afirmar que as importações não contribuíram de forma significativa para a deterioração desses indicadores, poder-se-ia restringir tal afirmação até o período P4, por quanto ao se verificar retomada, ainda que tímida, do mercado brasileiro em P5 - crescimento de 7,8% em relação a P4, as importações lograram aumentar sua participação nessa demanda criada em detrimento da participação da indústria doméstica.

8. DOS INDÍCIOS DE RETOMADA DO DANO

O art. 108 c/c o art. 104 do Decreto nº 8.058, de 2013, estabelece que a determinação de que a extinção do direito levará muito provavelmente à continuação ou à retomada do dano à indústria doméstica deverá basear-se no exame objetivo de todos os fatores relevantes, incluindo: a situação da indústria doméstica durante a vigência definitiva do direito; o impacto provável das importações objeto de dumping sobre a indústria doméstica; o comportamento das importações do produto objeto da revisão durante a vigência do direito e a provável tendência; o preço provável das importações objeto de dumping e o seu provável efeito sobre os preços do produto similar no mercado interno brasileiro; alterações nas condições de mercado no país exportador; e o efeito provável de outros fatores que não as importações objeto de dumping sobre a indústria doméstica.

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

O art. 108 c/c o inciso I do art. 104 do Decreto nº 8.058, de 2013, estabelecem que, para fins de determinação de probabilidade de continuação ou retomada de dano à indústria doméstica decorrente de importações sujeitas ao direito, deve ser examinada a situação da indústria doméstica durante a vigência do direito.

Conforme exposto no item 7 deste documento, o volume de venda da indústria doméstica no mercado interno reduziu-se em 18,8% de P1 para P5. Em que pese tal redução, a participação da indústria doméstica no mercado brasileiro cresceu 4,1 p.p. entre P1 e P5, uma vez que o mercado brasileiro teve contração de 24,8% nesse mesmo intervalo. O maior ganho de participação da indústria doméstica no mercado brasileiro ocorreu entre P1 e P2, intervalo em que tal participação aumentou em 7,6 p.p. devido ao declínio das importações sujeitas ao direito antidumping de 72,7%.

Não obstante a elevação do preço médio das vendas no mercado interno, com aumento de 10,8% de P1 para P5, verificou-se redução de 10% da receita líquida referente a tais vendas nesse mesmo intervalo, devido à retração de 18,8% no volume vendido. No entanto, essa receita cresceu 10,2% entre P4 e P5.

Em que pese o aumento do preço médio ao longo do período analisado, verificou-se que os custos cresceram em maior magnitude, o que gerou redução da margem bruta entre P1 e P5 e, com a retração no volume de vendas, redução ainda maior no resultado bruto.

Já os resultados operacionais declinaram até P4, quando a indústria doméstica passa a sofrer prejuízo operacional. Ainda que se tenha observado recuperação de P4 para P5 nesse indicador, a indústria doméstica não logrou revertêr o quadro de prejuízo operacional. Contudo, ao se desconsiderar o resultado financeira, observa-se lucro operacional em P4, ao passo que em P5 a indústria doméstica continua suportando prejuízo operacional. Embora se observe recuperação no resultado operacional de P4 para P5, esse indicador apresentou redução 122,9% de P1 para P5.

Diante dos argumentos expostos, constatou-se a piora da maior parte dos indicadores da indústria doméstica de P1 para P5.

8.2. Do comportamento das importações

O art. 108 c/c o inciso II do art. 104 do Decreto nº 8.058, de 2013, estabelece que, para fins de determinação de probabilidade de retomada de dano à indústria doméstica decorrente de importações sujeitas ao direito, devem ser examinados o volume dessas importações durante a vigência do direito e a provável tendência de comportamento dessas importações, em termos absolutos e relativos à produção ou ao consumo do produto similar no mercado interno brasileiro.

Conforme o exposto no item 6 deste documento, verificou-se que a participação das importações das origens objeto da medida antidumping no mercado brasileiro decresceu 9,7 p.p. de P1 para P5. Esse movimento foi especialmente influenciado pelas importações originárias da Tailândia e da China que tiveram seus volumes diminuídos, respectivamente, de CONFIDENCIAL kg e CONFIDENCIAL kg, em P1, para CONFIDENCIAL kg e CONFIDENCIAL kg, em P5. A queda nos volumes importados desses países redundou em participações no total de importações brasileiras de pneus de motocicletas inferiores a 1%: 0,9% para a Tailândia e 0,1% para a China.

As importações originárias do Vietnã, ao contrário, apesar de quedas sucessivas até P3, passou a apresentar crescimento nos períodos P4 e P5. Observou-se, inclusive, em P5, o maior volume de importações oriundos desse país (CONFIDENCIAL kg), volume 13,5% maior que em P1. Recorde-se que em P5, de acordo com o apurado no item 5.1.4 deste Anexo, essas importações foram realizadas com indícios de prática de dumping. Além disso, ressalte-se que as importações originárias do Vietnã representaram 95,2% do total das importações sujeitas à medida antidumping e 19,7% do total de importações brasileiras de pneus de motocicletas.

Não obstante a retração do volume das importações sujeitas ao direito antidumping e da sua participação no mercado brasileiro, conforme explicitado no item 5.2 deste documento, pôde-se constatar que as exportações totais de pneus de

motocicletas da China, da Tailândia e do Vietnã, quando somadas, foram superiores a 8 vezes o mercado brasileiro em P5. Some-se a isso, a capacidade instalada desses países que se apresenta muito superior ao mercado brasileiro.

Desse modo, na hipótese de extinção do direito antidumping aplicado, esses países não teriam dificuldades de redirecionar suas exportações para abastecer o mercado brasileiro. Diante da disparidade entre a magnitude dos mercados chinês, tailandês, vietnamita e brasileiro, mesmo o deslocamento de pequena fatia da produção desses países já poderia ser suficiente para provocar aumento das importações em volumes substanciais, tanto em termos absolutos quanto em relação à produção e ao consumo da indústria doméstica.

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

O art. 108 c/c o inciso II do art. 104 do Decreto no 8.058, de 2013, estabelece que, para fins de determinação de continuação ou retomada de dano à indústria doméstica decorrente de importações sujeitas ao direito, deve ser examinado o preço provável das importações com indícios de dumping e o seu provável efeito sobre os preços do produto similar no mercado interno brasileiro.

Inicialmente, deve ser verificada a existência de subcotação significativa do preço provável do produto importado em relação ao preço do produto similar no Brasil, ou seja, se o preço provável internado do produto importado é inferior ao preço do produto brasileiro.

Para o cálculo do preço provável internado do produto importado do Vietnã, foi considerado o preço de importação médio ponderado, na condição de venda FOB, obtido a partir dos dados detalhados de importação fornecidos pela RFB, para o período de avaliação da probabilidade de continuação do dumping.

A esse preço foi adicionado: a) Frete e seguro internacional; b) Imposto de Importação de 16%; c) Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) de 25% sobre o valor do frete internacional; e c) despesas de internação de 3,5%, percentual adotado na revisão anterior, conforme demonstrado na tabela a seguir.

Preço CIF Internado	
	R\$/kg
1. Preço FOB	7,43
2. Frete Internacional	0,71
3. Seguro Internacional	0,00
4. Preço CIF (1+2+3)	8,15
5. Imposto de importação (16% s/preço CIF)	1,30
6. AFRMM (25% s/frete internacional)	0,18
7. Despesas de internação (3,5% s/preço CIF)	0,29
Preço CIF Internado (4+5+6+7)	9,91

A tabela a seguir, por sua vez, demonstra o cálculo efetuado e o valor de subcotação obtido, considerando a aplicação do direito antidumping (AD).

Preço CIF Internado considerando a aplicação do direito antidumping	
	R\$/kg
Vietnã	
1. Preço FOB	7,43
2. Frete Internacional	0,71
3. Seguro Internacional	0,00
4. Preço CIF (1+2+3)	8,15
5. Imposto de importação (16% s/preço CIF)	1,30
6. AFRMM (25% s/frete internacional)	0,18
7. Despesas de internação (3,5% s/preço CIF)	0,29
Preço CIF Internado (4+5+6+7)	12,39

Haja vista os volumes insignificantes de importações originárias da China e da Tailândia em P5, foi realizada a comparação entre o preço provável das importações do produto objeto de dumping e o preço do produto similar nacional. Para tal, de modo a estimar qual seria o preço provável das importações de pneus de motocicleta caso a China e a Tailândia voltassem a exportar esses produtos para o Brasil em volumes significantes, decidiu-se por utilizar o preço médio de todas exportação da China e da Tailândia. Na tabela a seguir são apresentados o volume total e o valor total das exportações.

Origem	Volume (kg)	Valor (Mil US\$)
China	139.741.226,00	362.243,00
Tailândia	50.062.445,28	167.776,00

O preço de exportação da China e da Tailândia foi obtido a partir dos dados constantes do sítio eletrônico Trade Map, em relação à subposição tarifária 4011.40.00 do Sistema Harmonizado, que corresponde a pneumáticos novos de borracha, dos tipos utilizados em motocicletas. O preço de exportação foi obtido a partir, respectivamente, do volume e do valor das exportações chinesas e tailandesas, em dólares estadunidenses, na condição FOB, referente ao último período da revisão (P5).

A conversão do preço FOB em dólares estadunidenses para reais foi realizada utilizando-se a taxa de câmbio média do período de investigação de continuação/retomada de dumping, obtida com base nas taxas de câmbio diárias oficiais publicadas pelo Banco Central do Brasil (taxa média de câmbio BRL-US\$ de 3,21).

A fim de se obter o preço na condição CIF no porto brasileiro, foram adicionados os valores relativos ao frete e seguro internacionais, em reais, extraídos dos dados detalhados de importação da RFB. Os valores totais de frete e de seguro internacionais incorridos nas importações de pneus de motos da China e da Tailândia no período de investigação de continuação/retomada de dumping foram divididos pelo volume total de importações nesse período, a fim de se obter o valor por unidade dessas rubricas.

Após a obtenção do preço CIF, foram adicionados ainda: (i) o valor do Imposto de Importação, apurado em 16% sobre o preço CIF; (ii) o valor do AFRMM, calculado aplicando-se o percentual de 25% sobre o valor do frete internacional; e (iii) os valores das despesas de internação, apurados aplicando-se o percentual de 3,5% sobre o preço CIF, conforme percentual apurado na investigação original.

O preço de venda da indústria doméstica no mercado interno foi obtido pela razão entre a receita líquida e a quantidade vendida, em quilograma, líquida de devoluções, no mercado interno no último período de revisão.

Preço CIF Internado	
	R\$/kg
China	
1. Preço FOB	8,31
2. Frete Internacional	1,06
3. Seguro Internacional	0,03
4. Preço CIF (1+2+3)	9,40
5. Imposto de importação (16% s/preço CIF)	1,50
6. AFRMM (25% s/frete internacional)	0,26
7. Despesas de internação (3,5% s/preço CIF)	0,33
Preço CIF Internado (4+5+6+7)	11,49
Tailândia	
1. Preço FOB	10,75
2. Frete Internacional	1,97
3. Seguro Internacional	0,01
4. Preço CIF (1+2+3)	12,73
5. Imposto de importação (16% s/preço CIF)	2,04
6. AFRMM (25% s/frete internacional)	0,49
7. Despesas de internação (3,5% s/preço CIF)	0,44
Preço CIF Internado (4+5+6+7)	15,70

Em seguida, comparou-se o preço provável internado do produto importado com o preço da indústria doméstica, conforme demonstrado na tabela seguinte.

Subcotação

R\$/kg

	Vietnã	China	Tailândia
(A) Preço CIF Internado	12,39	11,49	15,70
(B) Preço da Indústria Doméstica	CONFIDENCIAL	CONFIDENCIAL	CONFIDENCIAL
(C) Subcotação (B-A)	CONFIDENCIAL	CONFIDENCIAL	CONFIDENCIAL

Da tabela acima, depreende-se que, na hipótese de a China e a Tailândia voltarem a exportar pneus de motocicleta, suas exportações provavelmente entrariam no Brasil com preços subcotados em relação ao preço da indústria doméstica. Ademais, as importações brasileiras originárias do Vietnã em P5 provavelmente entrariam com preços subcotados no Brasil caso não houvesse cobrança do direito antidumping.

8.4. Do impacto provável das importações objeto da medida antidumping sobre a indústria doméstica

Consoante art. 108 c/c o inciso IV do art. 104 do Decreto nº 8.058, de 2013, para fins de determinação de probabilidade de continuação ou retomada de dano à indústria doméstica decorrente de importações sujeitas ao direito antidumping, deve ser examinado o impacto provável das importações sobre a indústria doméstica, avaliado com base em todos os fatores e índices econômicos pertinentes definidos no § 2º e no § 3º do art. 30.

Uma vez que, ao longo de todo o período de revisão, as importações sujeitas ao direito antidumping apresentaram volumes decrescentes, à exceção do período P5, quando houve crescimento desse volume, não houve impacto significativo de tais importações sobre a indústria doméstica nesse período, visto que acompanharam a tendência de evolução do mercado brasileiro.

Para fins de se avaliar o provável impacto das importações objeto do direito sobre a indústria doméstica, na hipótese de extinção do direito, há de se considerar inicialmente a elevada capacidade de produção de pneus de motocicleta nessas origens. Constatou-se que as exportações totais de pneus de motocicletas da China, da Tailândia e do Vietnã, quando somadas, foram superiores a 8 vezes o mercado brasileiro em P5. Some-se a isso, a capacidade de produção de pneus de motocicleta dessas três origens que remontaria a 1.808.244.000,00 kg, de forma conjunta, conforme aduzido pela peticionária e explicitado no item 5.2 deste Anexo, sobremaneira superior ao mercado brasileiro.

Por fim, restou demonstrado haver indícios de que os preços prováveis das exportações de pneus de motocicleta da China, da Tailândia e do Vietnã para o Brasil, no caso de não prorrogação do direito, encontrar-se-iam subcotados em relação ao preço da indústria doméstica.

Em face do exposto, pode-se concluir pela existência de indícios de que, caso o direito antidumping em vigor não seja prorrogado, é provável a retomada das importações originárias da China da Tailândia e do Vietnã em volumes expressivos, o que causará a retomada do dano à indústria doméstica decorrente de tais importações.

8.5. Das alterações nas condições de mercado

Nos termos do art. 108 c/c o inciso III do art. 104 do Decreto nº 8.058, de 2013, não foram identificadas alterações nas condições de mercado no país exportador, no Brasil ou em terceiros mercados, nem alterações na oferta e na demanda do produto similar. Ademais, não foram identificadas medidas de defesa comercial aplicadas por outros países que pudessem gerar alterações nas condições de mercado.

8.6. Do efeito provável de outros fatores que não as importações objeto de dumping sobre a indústria doméstica

O art. 108 c/c o inciso V do art. 104 do Decreto nº 8.058, de 2013, estabelece que, para fins de determinação de probabilidade de continuação ou retomada de dano à indústria doméstica decorrente de importações sujeitas ao direito, deve ser examinado o efeito provável de outros fatores que não as importações objeto de dumping sobre a indústria doméstica.

Com relação às importações das outras origens, verificou-se crescimento do volume importado em P2, P3 e P5, sempre em relação ao período imediatamente anterior. Apenas se observou queda nesse volume de P3 para P4. De P1 para P5, houve incremento 104,2% nos volumes importados de outras origens. Ao longo de todo o período analisado, a participação de tais importações no mercado brasileiro apenas superou 5% em P3 e em P5. Neste último período - P5, as importações das outras origens alcançaram o seu maior volume e a sua maior participação no mercado brasileiro, no entanto, nunca alcançando o desempenho das importações sujeitas ao direito antidumping quando considerado o período P1. Ademais, o preço destas origens só se apresentou inferior ao preço das origens sujeita ao direito antidumping em P3, superando-o nos demais períodos, inclusive em P5.

Verificou-se que, em P5, 67% das importações das outras origens eram oriundos da Sérvia. Nesse mesmo período, as importações dessa origem atingiram o seu maior volume. No entanto, a maior participação dessa origem no total das importações brasileiras de pneus de motocicleta foi observada em P4 (64,4%). Aliás, de P4 para P5 essa participação decresceu 11,5 p.p., concomitante a um aumento de 13% no preço médio CIF dessas importações. Importa observar que o preço médio das importações da Sérvia, em P5, ficou em nível superior ao preço médio das importações sujeitas ao direito antidumping. Cumpre também, lançar luz sobre o fato de que as exportações totais da Sérvia, conforme dados extraídos do sítio eletrônico do Trade Map, corresponderam a apenas 8,5% das exportações totais conjuntas da China, da Tailândia e do Vietnã. Dessa forma, se mostra pouco provável, mormente em termos de seu potencial exportador, que as importações originárias da Sérvia possam estar a afetar negativamente a indústria doméstica.

Quanto ao desempenho exportador, constatou-se que a indústria doméstica apresentou redução de 37,7% em suas exportações de P1 para P5, sendo observado o maior nível de exportações em P1, representando 38,2% das vendas totais da indústria doméstica. Destaca-se que, no entanto, que a participação dessas vendas no total de vendas da indústria doméstica reduziu-se em 6 p.p., o que parece não possibilitar atribuir efeitos danosos nos indicadores da indústria doméstica a eventuais variações do volume exportado.

A produtividade da indústria doméstica, calculada como o quociente entre a quantidade produzida e o número de empregados envolvidos na produção registrou decréscimo de 3,4% de P1 para P5. Logo, dada a pequena variação registrada, não é possível atribuir eventual dano à indústria doméstica à redução da produtividade.

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

No que concerne ao mercado brasileiro, foi observada contração até P4, sendo que no período seguinte ocorreu expansão. Tendo em vista a fase do ciclo econômico brasileiro, não se mostra muito provável que ocorram contrações no médio prazo de modo que venham a afetar negativamente a indústria doméstica.

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

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

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

Em face de todo o exposto, pode-se concluir, para fins de início desta revisão, pela existência de indícios suficientes de que, caso o direito antidumping não seja prorrogado, haverá retomada do dano à indústria doméstica decorrente das importações objeto da revisão.

9. DA RECOMENDAÇÃO

Consoante a análise precedente, há indícios de que a extinção do direito antidumping muito provavelmente levaria à continuação da prática de dumping nas exportações originárias do Vietnã e à retomada de dumping nas exportações originárias da China e da Tailândia, bem como levaria à retomada do dano à indústria doméstica dela decorrente.

Propõe-se, desta forma, o início de revisão para fins de averiguar a necessidade de prorrogação do prazo de aplicação do direito antidumping sobre as importações brasileiras de pneus de motocicleta, originárias da China, da Tailândia e do Vietnã com a manutenção dos direitos em vigor, nos termos do § 2º do art. 112 do Decreto nº 8.058, de 2013, enquanto perdurar a revisão.