

## 1. RELATÓRIO

O presente parecer destina-se a analisar preliminarmente o pleito formulado pelas partes GITI Tire (Anhui) Co., Ltd., GITI Tire (Fujian) Company Ltd., e GITI Tire, Global Trading Pte. Ltd, com pedido de suspensão da medida de defesa comercial, por razões de interesse público, e pela parte interessada Borrachas Vival S.A., com pedido de prorrogação da medida antidumping definitiva aplicada às importações brasileiras de pneus de carga classificado no item 4011.20.90 da Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM), originárias da China.

Tal avaliação é feita no âmbito dos processos nº 19972.100695/2020-11 (público) e 19972.100696/2020-66 (confidencial), em curso no Sistema Eletrônico de Informações do Ministério da Economia (SEI ME), iniciados em 04 de maio de 2020, por meio da Circular SECEX nº 31, de 30 de abril de 2020, a qual também determinou o início da revisão de final de período do direito antidumping instituído pela Resolução CAMEX nº 32, de 29 de abril de 2015, publicada no Diário Oficial da União (D.O.U.) de 4 de maio de 2015.

Nos termos do art. 6º, da Portaria SECINT nº 13/2020, a avaliação de interesse público é de caráter facultativo nos casos de revisão de final de período de direito antidumping ou de medida compensatória, podendo ser iniciada mediante pleito apresentado com base em Questionário de Interesse Público ou de ofício, a critério da SDCOM. Além disso, conforme § 2º, do art. 6º da Portaria SECEX nº 13/2020, ressalte-se que a Subsecretaria de Defesa Comercial e Interesse Público baseará suas conclusões preliminares nas informações trazidas aos autos pelas partes interessadas e pelos membros e convidados do Comitê-Executivo de Gestão da Câmara de Comércio Exterior, nos termos do Decreto nº 10.044, de 2019, e sua respectiva regulamentação, até o prazo para submissão do Questionário de Interesse Público.

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

Importante mencionar que os Decretos nº 9.679, de 2 de janeiro de 2019, e nº 9.745, de 8 de abril de 2019, alteraram a estrutura regimental do Ministério da Economia, atribuindo competência a esta Subsecretaria de Defesa Comercial e Interesse Público (SDCOM) para exercer as atividades de Secretaria do Grupo de Interesse Público (GTIP), até então exercidas pela Secretaria de Assuntos Internacionais do Ministério da Fazenda (SAIN). Mais especificamente, o art. 96, XVIII, do Decreto nº 9.745/2019 prevê, como competência da SDCOM, propor a suspensão ou alteração de aplicação de medidas antidumping ou compensatórias em razão de interesse público.

### 1.1 Questionário de Interesse Público

Em 4 de maio de 2020, foi publicada no Diário Oficial da União (D.O.U.), a Circular SECEX nº 31, de 30 de abril de 2020, dando início à segunda revisão de final de período do direito antidumping aplicado sobre as importações brasileiras de pneus de carga originárias da China. A referida Circular estabeleceu que as partes interessadas na avaliação de interesse público contariam com o mesmo prazo aplicado ao questionário do importador da revisão em curso para submissão de resposta ao questionário de interesse público, definido inicialmente em 10 de junho de 2020.

Em 11 de maio de 2020, a Subsecretaria de Defesa Comercial e Interesse Público expediu o Ofício Circular SEI nº 1527/2020/ME ao Gabinete do Ministro da Economia, Secretaria-Executiva da Casa Civil da Presidência da República, Secretaria-Geral das Relações Exteriores, Secretaria-Executiva do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, Secretaria Especial de Comércio Exterior e Assuntos Internacionais do Ministério da Economia, Secretaria Especial de Produtividade, Emprego e Competitividade do Ministério da Economia, Secretaria Especial de Fazenda do Ministério da Economia, Secretaria-Executiva da Câmara de Comércio Exterior, Presidência do Conselho Administrativo de Defesa Econômica e à Presidência da Agência Brasileira de Promoção de Exportações e Investimentos, por meio do qual tais órgãos foram convidados a submeter resposta do Questionário de Interesse Público no âmbito da presente investigação.

Em 25 de maio de 2020, a empresa Borrachas Vival S.A. (doravante denominada Vival) protocolou manifestação nos autos da presente investigação argumentando que, apesar de não ser fabricante ou importadora do produto sob análise, seria uma das mais importantes fabricantes mundiais de produtos para reforma e reparos de pneus e câmaras de ar. Para a Vival, a prorrogação ou não do direito antidumping aplicado às importações brasileiras de pneus de carga originárias da China afetaria o mercado de pneus reformados, segmento em que a referida empresa atua. Neste contexto, a VIPAL expressou seu desejo em contribuir com a presente avaliação de interesse público e solicitou que a SDCOM a considerasse como parte interessada neste processo, nos termos do art. 8 da Portaria SECEX n. 13, de 29 de janeiro de 2020 ("Portaria SECEX n. 13/2020"). Por fim, a VIPAL informou que responderia ao Questionário de Interesse Público dentro do prazo legal.

Em 5 de junho de 2020, a Vival e as empresas GITI Tire (Anhui) Co., Ltd., GITI Tire (Fujian) Company Ltd. e GITI Tire Global Trading Pte. Ltd. (coletivamente referidas como "GITI") solicitaram prorrogação de prazo em 30 (trinta) dias para apresentação do Questionário de Interesse Público. Após terem recebido a extensão de prazo solicitada, a Vival e o grupo GITI protocolaram separadamente, em 10 de julho de 2020, suas respostas do Questionário de Interesse Público.

Em 04 de julho de 2020, a Secretaria Executiva da Casa Civil da Presidência da República juntou aos autos ofício por meio do qual declinou do convite para responder o Questionário de Interesse Público no âmbito da presente investigação.

Dessa forma, foram apresentados tempestivamente três respostas aos questionários de interesse público, sendo da empresa Vival, do Grupo GTI e também do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE).

Ressalte-se que manifestações trazidas a posteriori ao prazo para submissão do Questionário de Interesse Público, ou seja, até 10 de julho de 2020, não irão compor o conjunto probatório para fins das conclusões preliminares, nos termos do § 2º, do art. 6º da Portaria SECEX nº 13/2020.

### 1.1 Questionário de Interesse Público

Em sua resposta do Questionário de Interesse Público, a Vival defendeu a prorrogação do direito antidumping aplicado às importações brasileiras de pneus de carga originárias da China com base nos seguintes aspectos:

a) os pneus importados da China seriam de baixa qualidade. Além disto, não seriam passíveis de ser reformados (carcaças não adequadas), aumentando assim o descarte e afetando significativamente a atividade do segmento de reforma de pneus;

b) em uma eventual suspensão do direito antidumping, os pneus de carga originários da China voltariam a entrar no mercado brasileiro em volumes elevados, a preço de dumping e subcotados em relação ao preço da indústria doméstica;

c) a eventual retomada das importações de pneus de carga da China resultaria em concorrência desleal, como já observado no passado. Isso não deveria afetar apenas os produtores do produto similar, mas também outros segmentos do mercado, tal como o de pneus reformados, que é o caso da Vival.

#### 1.1.2 Questionário de interesse público do grupo GITI

Em sua resposta do Questionário de Interesse Público, o grupo GITI apontou a necessidade de suspensão do direito antidumping aplicado às importações brasileiras de pneus de carga originárias da China com base nos seguintes elementos:

a) os pneus de carga seriam insumos para empresas e trabalhadores autônomos de transporte rodoviário, responsável por movimentar 75% da produção nacional. Conforme relatado pelo grupo GITI, o pneu seria o segundo item mais relevante no custo do transporte;

b) o produto sob análise representaria cerca de 80% do mercado brasileiro de pneus de carga. De acordo com o grupo GITI, os tamanhos dos pneus seriam definidos para cada tipo de veículo, não sendo possível a substituição por tamanhos distintos. Para o grupo GITI, a tecnologia de construção diagonal - fora do escopo das medidas em vigor - seria inferior à radial e estaria cada vez mais em desuso no mundo. Portanto, não haveria produtos substitutos aos pneus de carga objeto da presente investigação;

c) no Brasil haveria, atualmente, 6 (seis) medidas antidumping aplicadas às importações de outras origens além da China, quais seriam: África do Sul, Coreia do Sul, Japão, Rússia, Tailândia e Taiwan. Segundo o grupo GITI, a China representaria 35% da capacidade instalada mundial, sendo que as 7 (sete) medidas ao todo abrangeriam 80% da capacidade global;

d) a alíquota do imposto de importação de pneus de carga seria de 16%, muito superior à média dos demais países membros da OMC (10,9%). Essa alíquota seria superior à cobrada por 77,7% dos países, inclusive quando comparada a outros grandes produtores/exportadores globais como China, Tailândia, Estados Unidos, Canadá e Japão. Conforme argumentado pelo grupo GITI, a alíquota do imposto de importação se mostraria também bastante elevada quando comparada aos principais países importadores, como Estados Unidos, México, Canadá, França e Holanda;

e) as medidas antidumping aplicadas às importações da China estariam em vigor há 11 anos - a mais antiga entre todas as origens objeto das medidas de defesa comercial. Segundo o grupo GITI, praticamente todos os outros segmentos de mercado dos produtores nacionais do produto similar também contariam com direitos antidumping (pneus de automóveis, pneus agrícolas, pneus de moto, etc.);

f) o poder econômico se verificaria, por exemplo, na concentração do mercado brasileiro na mão de poucos e grandes grupos econômicos que produziram no Brasil ou revenderiam produtos importados sem oneração do imposto de importação de 16% e de direitos antidumping, opção esta que não estaria disponível aos importadores independentes. De acordo com o grupo GITI, tal situação apontaria, na prática, para uma situação de quase exclusividade de importação de produtos desgravados e sem direitos antidumping por grupos econômicos que viriam, supostamente, se "revezando" como indústria doméstica em casos de defesa comercial;

g) participação relevante dos pneus de carga no custo operacional de manutenção de caminhões, justamente em cenário de crise econômica, e em contrariedade a políticas públicas como o estabelecimento dos Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas e o Crédito Caminhoneiro (BNDES). Segundo o grupo GITI, um eventual aumento dos custos de transporte prejudicaria também a competitividade de outros setores econômicos que dependeriam do modal rodoviário para o escoamento de sua produção;

h) as empresas Bridgestone, Goodyear e Sumitomo não teriam manifestado apoio à petição da ANIP para prorrogação das medidas antidumping contra a China. Segundo o grupo GITI, embora a suposta "troca" de empresas para fins de composição de indústria doméstica seja plenamente válida sob a ótica da defesa comercial, essa movimentação errática deveria ser esclarecida na presente avaliação de interesse público. Para o grupo GITI, seria inadmissível que, na revisão antidumping de 2020, a produção dos demais produtores domésticos tenha sido estimada a partir de dados da investigação original. Ainda de acordo com o grupo GITI, a presente investigação não deveria ignorar (i) a entrada em operação de novas plantas e produtores nacionais desde então; e (ii) que os demais produtores sequer sejam oficiados para apresentação de dados atualizados de produção e vendas. Para o grupo GITI, também não seria razoável, sob a ótica do interesse público, a imposição de medidas antidumping com supostos profundos efeitos danosos para a economia brasileira e que sequer seria apoiada por parcela substancial dos produtores domésticos.

#### 1.1.3 Questionário de interesse público CADE

Em sua resposta do Questionário de Interesse Público, o CADE relatou não ter encontrado indícios de restrição da concorrência nos mercados de pneus de carga mesmo com a vigência das medidas antidumping. Assim, para o CADE não haveria justificativa em questões concorrenciais para suspensão de direito antidumping por interesse público.

#### 1.2 Histórico de investigações antidumping

Em de 16 de maio de 2008, por meio da Circular SECEX nº 27, de 14 de maio de 2008, publicada no Diário Oficial da União (DOU) de 6 de maio de 2008, foi iniciada investigação para averiguar a existência de dumping nas exportações para o Brasil de pneus de construção radial, de aros 20", 22" e 22,5", para uso em ônibus e caminhão, comumente classificado no subitem 4011.20.90 da Nomenclatura Comum do MERCOSUL - NCM, originárias da China, e de dano à indústria doméstica decorrente de tal prática.

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

Tabela 1- Direito Antidumping aplicado na investigação original

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

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

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

Tabela 2 - Direito Antidumping vigente

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

Em 10 de junho de 2013, foi publicada a Circular SECEX nº 28, de 07 de junho de 2013 (publicada no DOU de 10 de junho de 2013), que iniciou a investigação para averiguar a existência de dumping nas exportações para o Brasil de pneus de carga da Coreia do Sul, Tailândia, África do Sul, Rússia, Taipé Chinês e Japão para o Brasil e dano dele decorrente. A investigação foi, então, encerrada, nos termos da Resolução CAMEX nº 107, de 21 de novembro de 2014, com a fixação de direito antidumping definitivo, por um prazo de até 5 (cinco) anos, sob a forma de alíquotas específicas fixas:

Tabela 3 - Direito antidumping vigente sobre importações de pneus de carga de outras origens

Direito Antidumping vigente sobre importações de pneus de carga de outras origens				
País	Empresa	Direito Antidumping (US\$/ton)	Definitivo	
África do Sul	Todas as empresas	1.751,93		
Coreia do Sul	Kumho Tires Co. Inc.	317,11		
	Hankook Tire Co., Ltd.	1.794,73		
	Demais empresas	2.031,31		
Japão	Todas as empresas, exceto Sumitomo Rubber Industries	4.058,74		
Rússia	OA Cordiant	1.097,13		
	Demais empresas	2.933,96		
Tailândia	Todas as empresas	550,52		
Taipé Chinês	Todas as empresas	723,62		

Para a empresa japonesa Sumitomo, foi homologado compromisso de preço de exportação, conforme Anexo I da Resolução supramencionada.

Tendo em vista a proximidade do fim da vigência das medidas em questão, a Associação Nacional da Indústria de Pneumáticos (ANIP) solicitou a realização de revisão de final de período, em 24 de julho de 2019, a qual foi iniciada em 22 de novembro de 2019, por meio da Circular SECEX nº 63, de 21 de novembro de 2019. O processo encontra-se ainda em curso.

Em 28 de maio de 2019, foi publicada a Circular SECEX nº 34, de 27 de maio de 2019, dando conhecimento público de que o prazo de vigência do direito antidumping aplicado às importações brasileiras de pneus de carga, comumente classificadas no subitem 4011.20.90 da NCM, originárias da China, encerrar-se-ia em 4 de maio de 2020.

Com base na Circular SECEX nº 31, de 30 de abril de 2020, foi iniciada em 04 de maio de 2020 a revisão da medida antidumping aplicada às importações brasileiras de pneus de carga originárias da China.

#### 2. CRITÉRIOS DE AVALIAÇÃO PRELIMINAR DE INTERESSE PÚBLICO

2.1 Características do produto, da cadeia produtiva e do mercado de produto sob análise

Na avaliação preliminar de interesse público em defesa comercial, serão considerados os seguintes elementos: 1) características do produto, cadeia produtiva e mercado do produto sob análise; 2) oferta internacional do produto sob análise; 3) oferta nacional do produto sob análise. Ressalte-se que o elemento 4) Impactos da medida de defesa comercial na dinâmica nacional será eventualmente analisado em sede de avaliação final.

Para fins de interesse público, buscou-se estender temporalmente a análise no intuito de comparar o cenário recente de oferta nacional e internacional vigente ao longo das investigações de defesa comercial, conforme a tabela a seguir:

Tabela 4 - Correspondência entre períodos

Correspondência entre períodos			
Período	Intervalo temporal	Processo de referência	Período original
T1	abril de 2003 a março de 2004	Investigação original de dumping	P1
T2	abril de 2004 a março de 2005		P2
T3	abril de 2005 a março de 2006		P3
T4	abril de 2006 a março de 2007		P4
T5	abril de 2007 a março de 2008		P5
T6	outubro de 2008 a setembro de 2009	Primeira revisão de final de período	P1
T7	outubro de 2009 a setembro de 2010		P2
T8	outubro de 2010 a setembro de 2011		P3
T9	outubro de 2011 a setembro de 2012		P4
T10	outubro de 2012 a setembro de 2013		P5
T11	outubro de 2014 a setembro de 2015	Segunda revisão de final de período	P1
T12	outubro de 2015 a setembro de 2016		P2
T13	outubro de 2016 a setembro de 2017		P3
T14	outubro de 2017 a setembro de 2018		P4
T15	outubro de 2018 a setembro de 2019		P5

#### 2.2.1 Característica do produto sob análise

Nos termos do Parecer SDCOM no 13/2020, os pneus utilizados em ônibus e caminhão, doravante também denominados pneus de carga, são classificados, quanto à estrutura, em diagonais e radiais. O pneu diagonal apresenta os cabos das lonas orientados de maneira a formar ângulos alternados, sensivelmente inferiores à 90º em relação à linha mediana da banda de rodagem. O pneu radial é constituído de uma ou mais lonas, cujos fios estão dispostos aproximadamente a 90º em relação à linha mediana da banda de rodagem, sendo essa estrutura estabilizada circunferencialmente por duas ou mais lonas essencialmente inextensíveis.

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

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

Segundo a VIPAL, as principais funções desempenhadas pelos pneus seriam: suportar estática e dinamicamente a carga; assegurar a transmissão da força do motor, a dirigibilidade e a frenagem do veículo; garantir a estabilidade e aderência; e participar do sistema de suspensão do veículo.

De acordo com as informações contidas na resposta do questionário de interesse público do grupo GITI, os pneus de carga seriam utilizados principalmente em caminhões de transporte de carga, sendo que o referido produto representaria o segundo maior item do custo variável das empresas de transporte rodoviário de carga, considerado o principal modal de transporte utilizado no Brasil e que seria responsável pelo escoamento de 75% da produção do país.

Com efeito, o grupo GITI destacou que o produto sob análise concorreria em maior escala no mercado de reposição para empresas de transporte de carga (caminhões) e pessoas (ônibus) de pequeno e médio porte ou transportadores autônomos de carga. Estas características do mercado concorrencial favoreceriam a aquisição do produto nacional para montadoras e grandes empresas de transporte, que podem se beneficiar de crédito, especialmente junto às produtoras de pneus no Brasil.



Com a imposição de medida antidumping original às importações de pneus de carga originárias da China, em T6, a participação dos produtores nacionais no mercado brasileiro do referido produto voltou a subir imediatamente para [CONFIDENCIAL] 80-90%. Porém, em termos médios, de T6 a T10, observou-se que a participação dos produtores nacionais foi inferior ao período da investigação original, com [CONFIDENCIAL] 80-90% de participação de mercado.

Em T11, após a prorrogação da aplicação da medida antidumping em face das importações da China, a participação da das vendas no mercado brasileiro dos produtores nacionais continuou ascendente, registrando o valor máximo de [CONFIDENCIAL] 90-100% em T12 - o maior valor observado para todo o período de T1 a T15. De T13 até T15, o market share do mercado nacional entrou em queda, atingindo o valor de [CONFIDENCIAL] 80-90% em T15. Entre T11 e T15, o market share médio dos produtores nacionais foi de [CONFIDENCIAL] 80-90%.

A participação média dos produtores nacionais no mercado brasileiro ao longo de toda a análise foi de [CONFIDENCIAL] 80-90%. Ressalte-se que, entre T1 e T15, a participação da produção nacional no mercado de pneus de carga cresceu [CONFIDENCIAL] 0-10 p.p..

No que se refere especificamente às importações de pneus de carga originárias da China, registrou-se que, na ausência da aplicação de medida antidumping, a participação do produto chinês no mercado brasileiro cresceu 32 (trinta e duas) vezes, passando de [CONFIDENCIAL] 0-10% em T1 para [CONFIDENCIAL] 0-10% em T5. Entre T1 e T5, o market share médio do pneu de carga chinês foi de [CONFIDENCIAL] 0-10%.

Após a imposição da medida antidumping em face das importações da China, a participação do produto chinês no mercado brasileiro caiu de [CONFIDENCIAL] 0-10% em T6 para [CONFIDENCIAL] 0-10% em T10. Entre T6 e T10, market share médio do pneu de carga originário da China foi de [CONFIDENCIAL] 0-10%, ou seja, pouco menos da metade da participação registrada entre T1 e T5.

Em T11 a medida antidumping aplicada em face das importações da China foi renovada e a participação do produto chinês no mercado brasileiro voltou a cair. Com efeito, em T11 essa participação era de [CONFIDENCIAL] 0-10%. Em T15, o market share do pneu de carga chinês foi de apenas [CONFIDENCIAL] 0-10%. Entre T11 e T15, o market share médio do pneu de carga chinês foi de [CONFIDENCIAL] 0-10%.

A participação média do produto chinês no mercado brasileiro ao longo de toda a série histórica em análise foi de [CONFIDENCIAL] 0-10%.

Quanto às importações de pneus de carga de outras origens gravadas (Coreia do Sul, Tailândia, África do Sul, Rússia, Taipé Chinês e Japão), observa-se que, na ausência da aplicação de medida antidumping, sua participação no mercado brasileiro cresceu de [CONFIDENCIAL] 0-10% em T1 para [CONFIDENCIAL] 0-10% em T5. Entre T1 e T5, o market share médio do pneu de carga importado de outras origens gravadas foi de [CONFIDENCIAL] 0-10%.

Entre T6 e T10 não foram registradas importações de pneus de carga de outras origens gravadas, em que pese a ausência da aplicação de medida antidumping sobre o referido produto ao longo deste período.

Em T11 - após a aplicação de medida antidumping às importações brasileiras de pneus de carga originários da Coreia do Sul, Tailândia, África do Sul, Rússia, Taipé Chinês e Japão -, o produto originário desses países voltou a ter participação no mercado brasileiro. Entre T11 e T15, seu market share médio foi de [CONFIDENCIAL] 0-10%.

Em relação às importações de pneus de carga de outras origens não gravadas, observa-se que, entre T1 e T5, sua participação média no mercado brasileiro foi de [CONFIDENCIAL] 0-10%. Após a imposição da medida antidumping em face das importações oriundas da China, o market share médio do pneu de carga importado de outras origens entre T6 e T10 aumentou para [CONFIDENCIAL] 10-20%. Por fim, entre T11 e T15, o market share médio do referido produto caiu pela metade, atingindo [CONFIDENCIAL] 0-10%.

Em relação às operações de concentração econômica no mercado, em 2015 o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) aprovou sem restrições o Ato de Concentração 08700.004203/2015-84, que tratou da aquisição do controle da Pirelli pela China National Chemical Corporation, por meio de sua divisão de borracha e pneus, a China National Tire & Rubber Co. Ltd ("CNRC") e de sua subsidiária CNRC Marco Polo Holding S.p.A. A análise do Cade concluiu que havia vários fabricantes de pneus de carga no mercado nacional sendo que nenhum tinha mais do que 30% de participação de mercado, tanto em vendas para fabricantes de ônibus e caminhões quanto em vendas de pneus para reposição. A operação foi aprovada sem restrições.

Adicionalmente, observou-se que nos últimos cinco anos não foram registrados processos administrativos de investigação de condutas anticompetitivas nesse mercado.

Diante do exposto, há indícios preliminares de que o mercado de pneus de carga é moderadamente concentrado na maior parte do período em análise. Por mais que existam determinados períodos com elevação de concentração, como de T11 a T13, observou-se uma trajetória de queda de concentração neste mercado, principalmente em função da evolução da participação de origens não gravadas e da queda de participação de mercado dos produtores nacionais ao se pontuar os extremos da série, com a caracterização de rivalidade neste mercado seja pelas importações, seja pela própria dinâmica nacional de empresas. Ou seja, tem-se um patamar de concentração muito semelhante ao período inicial da investigação original.

Nessa lógica, não se pode afirmar que o direito antidumping aplicado à China teve o condão de elevar a concentração deste mercado ao longo do tempo, sendo que em T15 o índice é muito similar ao início da investigação original (T1).

## 2.2 Oferta internacional do mercado do produto sob análise

A análise de produtos similares de outras origens busca verificar a disponibilidade de produtos similares ao produto objeto da medida de defesa comercial. Para tanto, verifica-se se existem fornecedores de produto igual ou substituto em outras origens para as quais as medidas antidumping foram aplicadas. Nesse sentido, é necessário considerar também os custos de internação e a existência de barreiras à importação dessas origens, como barreiras técnicas, além de outros elementos que podem dificultar o acesso ao produto estrangeiro.

Convém destacar que mesmo origens gravadas podem continuar a ser ofertantes do produto. Muito embora, em termos de comércio internacional, é possível indicar que, com a aplicação de medidas de defesa comercial, existam desvios de comércio, a depender das características de mercado e do produto, e outras origens passem a ganhar relevância nas importações ao Brasil.

### 2.2.1 Origens alternativas do produto sob análise

#### 2.2.1.1 Produção mundial do produto sob análise

Em termos das alegações trazidas no questionário de interesse público, o grupo GITI registrou que China, África do Sul, Coreia do Sul, Japão, Rússia, Tailândia e Taipé Chinês - origens atualmente gravadas com direitos AD - representariam mais de 80% da capacidade instalada mundial. A China, sozinha, representaria 34% da capacidade instalada mundial. Adicionalmente, o grupo em tela argumentou que mais da metade da capacidade disponível em origens alternativas se originaria de subsidiárias das mesmas multinacionais presentes no mercado brasileiro. Segundo o grupo GITI, atualmente haveria menos de 10% de capacidade independente sem aplicação de medidas AD, na maioria dos casos em países de pouca expressividade no comércio mundial.

Baseada em dados da Circular SECEX nº 31/2020, a VIPAL informou haver elementos que indicariam a existência de significativa capacidade produtiva de pneus de carga da China. A VIPAL relatou, ainda, que 29 das 75 principais empresas no setor de pneumáticos seriam chinesas. Além disto, quatro destas empresas estariam entre as 20 maiores em capacidade produtiva instalada. Ainda foi destacado que diversas empresas chinesas, mesmo individualmente consideradas, possuiriam capacidades de produção bastante expressivas quando comparadas ao tamanho do mercado brasileiro do produto sob análise. Por fim, a VIPAL argumentou que a China teria a capacidade instalada para produzir 120 milhões de unidades de pneus de caminhão anualmente, em cerca de 110 plantas, sendo, portanto, a maior produtora do mundo.

#### 2.2.1.2 Exportação mundial do produto sob análise

Tendo em vista a ausência de dados acurados sobre produção mundial, passa-se à análise do cenário de exportações mundiais com vistas a identificar os maiores exportadores mundiais do produto classificado no código 4011.20 do Sistema Harmonizado (SH), conforme tabela abaixo.

Tabela 7 - Lista dos países exportadores do código SH 4011.20

Lista dos países exportadores do código SH 4011.20			
	Exportadores	Valor Exportado em 2018 (Milhares de US\$)	Participação nas exportações mundiais (%)
1º	China	7.574.592,00	32,33%
2º	Tailândia	1.930.688,00	8,22%
3º	EUA	1.800.262,00	7,66%
4º	Alemanha	1.118.083,00	4,76%
5º	Japão	1.055.529,00	4,49%
6º	Eslováquia	956.192,00	4,07%
7º	Coreia do Sul	878.029,00	3,74%
8º	Espanha	799.535,00	3,40%
9º	Canadá	791.129,00	3,37%
10º	Polônia	700.413,00	2,98%
11º	Turquia	638.705,00	2,72%
12º	França	559.536,00	2,38%
13º	Índia	508.892,00	2,17%
14º	República Tcheca	448.310,00	1,91%
15º	Brasil	443.657,00	1,89%
16º	Luxemburgo	435.000,00	1,85%
17º	Hungria	400.339,00	1,70%
18º	Rússia	357.297,00	1,52%
19º	Bélgica	319.779,00	1,36%
20º	Itália	301.567,00	1,28%
21º	Romênia	288.019,00	1,23%
22º	Holanda	264.320,00	1,12%
23º	Demais países	931.170,00	3,85%
	Total	23.501.043,00	100,00%

De acordo com tabela acima, o principal exportador global de pneus de carga é a China - origem investigada -, responsável por 32,33% das exportações mundiais. No ranking dos 10 (dez) principais exportadores globais, abaixo da China vêm Tailândia (outra origem gravada) com 8,22%, EUA com 7,66%, Alemanha com 4,76%, Japão (outra origem gravada) com 4,49%, Eslováquia com 4,07%, Coreia do Sul (outra origem gravada) com 3,74%, Espanha com 3,40%, Canadá com 3,37% e Polônia com 2,98%. Estes países, em conjunto, representam 42,7% das exportações mundiais de pneus de carga.

As outras origens gravadas - Tailândia, Japão e Coreia do Sul - respondem por 16,5% das exportações globais do produto sob análise. Na lista dos 10 (dez) principais exportadores, as origens não gravadas são responsáveis por 26,2% das exportações globais de pneus de carga.

#### 2.2.1.3 Fluxo de comércio do produto sob análise

Adicionalmente, com o intuito de avaliar o perfil dos países maiores exportadores listados acima, buscou-se também identificar as importações de tais origens com base no fluxo de comércio (exportações menos importações), em termos de valor e volume, dos principais países exportadores no nível do produto (HS6), conforme quadro a seguir:

Tabela 8 - Fluxo de Comércio por País - 2018 - código SH 4011.20

Fluxo de Comércio por País - 2018 - código SH 4011.20		
Exportadores	Saldo (milhares de US\$)	Saldo (toneladas)
China	7.760.464,54	3.391.799,33
Tailândia	1.532.503,43	----- *
Eslováquia	872.998,31	227.886,79
Japão	845.987,16	260.539,36
Coreia do Sul	757.347,74	185.992,84
Espanha	456.787,26	142.251,74
Índia	361.454,91	93.467,80
Luxemburgo	338.359,10	76.659,58
Polônia	321.030,71	89.757,06
República Tcheca	282.264,00	60.991,40
Turquia	191.924,71	74.594,60
Romênia	123.836,96	24.707,51
Brasil	111.441,25	13.038,71
Hungria	96.541,30	23.457,58
Sérvia	49.505,65	7.586,22
Eslovênia	43.443,43	10.974,74
Vietnã	25.728,98	7.849,55
Palestina	5.190,31	1.373,74
Bielorrússia	1.804,30	987,69
São Tomé e Príncipe	-213,96	-38,19
República Centro-Africana	-607,87	-240,04
São Vicente e Granadinas	-762,16	-191,22

Em termos do fluxo de comércio por país, observa-se que quase todas as principais origens exportadoras foram superavitárias (em valor e volume) no comércio mundial de pneus de carga. Ressalte-se que a China, origem investigada, figura em primeiro lugar no ranking em que apenas 19 (dezenove) países são exportadores líquidos de pneus de carga.

Dentre as origens não gravadas, a Eslováquia se destaca como o terceiro maior exportador mundial líquido de pneus de carga, atrás apenas de China e Tailândia. Espanha, Índia, Luxemburgo, Polônia e República Tcheca (origens não gravadas) se apresentam também como exportadores globais relevantes.

Ressalte-se, ainda, que três outras origens gravadas estão entre os cinco maiores exportadores líquidos de pneus de carga, a saber: Tailândia, em segundo lugar (atrás apenas da China); Japão, em quarto lugar; e Coreia do Sul, em quinto lugar.

#### 2.2.1.4 Importações brasileiras do produto sob análise

No exame de possíveis fontes alternativas, há ainda que se observar o perfil das importações brasileiras. Conforme Parecer SDCOM nº 13/2020, cumpre destacar que não houve importações pela indústria doméstica de pneus de carga da origem sob análise, mas tão somente de outros países, em volume desprezível.

Nesse sentido, os dados abaixo apresentam a evolução das importações, em termos de volume, de T1 a T15:

Tabela 9 - Evolução das Importações brasileiras de pneus de carga (volume e percentual) [CONFIDENCIAL]

Evolução das Importações brasileiras de pneus de carga (nº índice e percentual) [CONFIDENCIAL]					
		Origem investigada		Outras origens gravadas	
Período	Unidade	China	Coreia do Sul	Tailândia	África do Sul
T1	Nº índice	100	100	100	-----
	%	[0-10%]	[20-30%]	[0-10%]	[0-10%]
T2	Nº índice	729,71	110,70	98,94	-----



Tabela 10 - Evolução dos Preços das Importações Brasileiras de Pneus de Carga (Números-índice) [CONFIDENCIAL]

Evolução dos Preços das Importações Brasileiras de Pneus de Carga (Números-índice) [CONFIDENCIAL]						
Origem	T7	T8	T9	T10	T11	T12
China	233,88	264,27	291,20	259,01	219,17	199,42
Coreia do Sul	235,25	279,12	315,02	294,12	-----	-----
Tailândia	170,37	189,75	229,80	214,83	-----	-----
África do Sul	-----	-----	-----	-----	-----	-----
Rússia	-----	-----	-----	-----	-----	-----
Taipé Chinês	-----	-----	-----	-----	-----	-----
Japão	91,67	18,73	237,26	70,51	139,75	120,86
outras origens gravadas (preço médio)	187,72	221,92	243,93	221,35	153,11	132,42
demais países (origens não gravadas - preço médio)	193,62	213,31	235,64	222,12	167,65	144,18
Preço médio total	201,34	228,66	251,99	230,80	175,10	153,50

Tabela 10 - Evolução dos Preços das Importações Brasileiras de Pneus de Carga (Números-índice) - Fim

Evolução dos Preços das Importações Brasileiras de Pneus de Carga (Números-índice) [CONFIDENCIAL]			
Origem	T13	T14	T15
China	189,79	196,10	200,88
Coreia do Sul	-----	-----	-----
Tailândia	-----	-----	-----
África do Sul	-----	-----	-----
Rússia	-----	-----	-----
Taipé Chinês	-----	-----	-----
Japão	120,17	135,10	129,79
outras origens gravadas (preço médio)	131,66	148,03	142,21
demais países (origens não gravadas - preço médio)	144,95	148,10	123,48
Preço médio total	151,22	159,72	148,75

Gráfico 5 - Evolução dos preços das importações de pneus de carga- (US\$ CIF/Ton)[CONFIDENCIAL]

De acordo com o gráfico acima, observa-se que, na ausência de medida antidumping aplicada, o preço do pneu chinês cresce de forma consistente de T1 até T3. Entre T3 e T4, sofreu uma queda de 14,1% e voltou a subir (8,4%) até T5. Quando se considera todo o período de T1 a T5, nota-se que o preço do pneu originário da China cresceu 111,9%. Adicionalmente, os preços médios dos pneus originários de outras origens (não gravadas e aquelas que viriam a ser gravadas a partir de T11) cresceram sistematicamente ao longo do período de T1 a T5. Com efeito, entre T1 e T5 o preço médio do produto importado das outras origens que viriam a ser gravadas a partir de T11 (Coreia do Sul, Tailândia, África do Sul, Rússia, Taipé Chinês e Japão) anotou um crescimento da ordem 90,9%. Já o preço médio do pneu importado de outras origens não gravadas cresceu 69,1% durante o mesmo período. De forma geral, o preço médio global do pneu importado - representado pela linha pontilhada preta - apresentou uma dinâmica de crescimento sustentado de T1 a T5 da ordem de 87,1%, sofrendo uma leve queda de 1,9% apenas entre T3 e T4.

Após a imposição da medida antidumping às importações de pneus de carga originários da China a partir de T6, o preço do produto chinês registrou um pequeno declínio de 5,5% entre T6 e T7. No período compreendido entre T7 e T9, o preço do pneu originário da China voltou a crescer, registrando um incremento moderado de 24,5%. De T9 a T10, o preço do pneu chinês declinou novamente, anotando uma queda da ordem de 11,1%. Ao longo do período de T6 a T10, o preço do produto chinês cresceu cerca de 4,6%. Ressalte-se que os preços médios dos pneus importados de outras origens (não gravadas e aquelas que viriam a ser gravadas a partir de T11) se comportaram de forma semelhante ao preço do produto chinês ao longo do período de T6 a T10. Com efeito, entre T6 e T10 o preço médio do pneu importado de outras origens que viriam a ser gravadas a partir de T11 registrou um acréscimo de 17,9%. Além disto, o preço médio do pneu importado de outras origens não gravadas aumentou 13,0% ao longo de T6 a T10. De maneira geral, o preço médio das importações brasileiras de pneus de carga cresceu 12,1% entre T6 e T10.

A partir de T11, a medida antidumping aplicada ao pneu de carga importado da China é renovada e, adicionalmente, entra em vigor a aplicação de medida antidumping aos pneus de carga importados da África do Sul, Coreia do Sul, Japão, Rússia, Tailândia e Taipé Chinês (outras origens gravadas). Neste contexto, o preço do produto chinês decresceu de forma sistemática até T14, registrando uma queda de 10,5% ao longo desse período. Entre T14 e T15, no entanto, o preço do pneu chinês apresentou leve crescimento da ordem de 2,4%. Contudo, ao se observar todo o período de T11 a T15, o preço do pneu de carga importado da China sofreu uma queda de 8,3%.

Quanto ao comportamento do preço médio do pneu originário das outras origens gravadas, observa-se, entre T11 e T13, um decréscimo da ordem de 14,0%. De T13 a T14, o preço médio do referido produto volta a subir, anotando um crescimento de 12,4% e, entre T14 e T15, sofre nova queda da ordem de 3,9%. Quando se analisa todo o período de T11 a T15, nota-se que o preço médio do pneu importado de outras origens gravadas caiu 7,0%.

No que se refere à dinâmica do preço médio das importações brasileiras de pneus de carga originários de outras origens não gravadas entre T11 e T15, observa-se que seu comportamento é similar aos preços do referido produto oriundo da China e das outras origens gravadas. Com efeito, ele decresce entre T11 e T12 (14,0%) para voltar a crescer de T12 até T14 (2,7%). Entre T14 e T15, o preço do pneu originário de outras origens não gravadas cai novamente (16,6%). Considerando-se todo o período de T11 a T15, a queda do preço médio do pneu importado de outras origens não gravadas foi de 26,3%.

Com vistas a entender detalhadamente a composição de preços das origens não gravadas e da empresa japonesa com empresa detentora de compromisso de preço, buscou-se isolar os principais exportadores ao país de T11 a T15, conforme gráfico a seguir:

Gráfico 6 - Comportamento de preços das principais origens ofertantes T11 a T15 (CIF/t) [CONFIDENCIAL]

Conforme o gráfico acima, observa-se que a composição de preços no período possui convergência entre Vietnã, Índia, Japão (origem gravada, porém com empresa com usufruto de compromisso de preço) e China (origem em análise). No caso da Argentina, principal ofertante internacional em T15, observam-se preços superiores ao das demais origens isoladas, e tal condição pode ser explicada pela preferência tarifária concedida ao país, que permite essa característica de vantagem competitiva em termos de preço. De todo modo, Vietnã representa a origem com menor preço em relação ao conjunto dessas origens, sendo importante ofertante em volume e em preço, como observado a seguir em T15:

Gráfico 7 - Preço Médio das importações de Pneus de Carga das Principais Origens Exportadoras - T15 (CIF/t) [CONFIDENCIAL]

Em resumo, a dinâmica dos preços das importações brasileiras de pneus de carga sugere, preliminarmente, que a aplicação da medida antidumping teve o condão de criação de origens competitivas em preço, rivalizando com a origem em análise (China), algo já delineado com a penetração das importações observada das origens Argentina, Japão e Vietnã. Nesse ponto, convém destacar os preços competitivos de origens como Vietnã e Japão (mesmo gravada) e da Índia. Por fim, destaque-se que, em T15, os preços médios dos pneus importados da China, de outras origens gravadas e de outras origens não gravadas convergiram para o mesmo patamar.

2.2.1.6 Conclusões preliminares sobre a oferta internacional do produto sob análise

Em sede da avaliação preliminar de interesse público, considerando o quanto exposto, é possível inferir que:

a) o principal exportador global de pneus de carga é a China - origem investigada - responsável por 32,33% das exportações mundiais; outras origens gravadas - Tailândia, Japão e Coreia do Sul - respondem por 16,5% das exportações globais do produto sob análise, enquanto origens não gravadas são responsáveis por 26,2% das exportações globais de pneus de carga;

b) China é o principal exportador líquido de pneus de carga dentro de um universo de apenas 19 (dezenove) países exportadores líquidos deste produto. Dentre as origens não gravadas, a Eslováquia se destaca como o terceiro maior exportador mundial líquido de pneus de carga, atrás apenas de China e Tailândia (origens gravadas);

c) Em termos de volume, a imposição da medida antidumping às importações de pneus originárias da China teve o condão de reduzir sua participação nas importações brasileiras totais do produto sob análise. Por outro lado, abriu-se espaço para o aumento das importações de pneus de outras origens não gravadas, as quais detêm em média na presente revisão cerca de [CONFIDENCIAL] 60-70% das importações;

d) As origens não gravadas Argentina, Vietnã, Índia e outra franja expressiva de origens, como Colômbia, México e EUA representam cerca de ¼ das importações brasileiras no período de T15;

e) Da mesma forma, ressalte-se a penetração da origem japonesa de forma regular nas importações, uma vez que, mesmo com a medida antidumping aplicada, o pneu japonês continuou a ser exportado para o Brasil - e até de forma crescente - a partir de T12 até T15;

f) A dinâmica dos preços das importações brasileiras de pneus de carga sugere, preliminarmente, que a aplicação da medida antidumping teve o condão de criação de origens competitivas em preço, rivalizando com a origem em análise (China), algo já delineado com a penetração das importações observada das origens Argentina, Japão e Vietnã.

Ante o exposto, por mais que a origem China seja um grande exportador mundial como também um grande exportador líquido, observou-se efeito consistente de desvio de comércio de forma sustentada para origens não gravadas com relevante penetração nas importações, como Argentina, Vietnã e Índia, entre outras.

Ademais, mesmo gravada, a origem japonesa continua a exportar volumes significantes ao Brasil, sendo importante fonte alternativa.

Nestes termos, em sede preliminar, é possível indicar que há origens alternativas regulares ao Brasil na oferta de pneus carga, em termos de preços e de volumes.

## 2.2.2 Barreiras Tarifárias e Não Tarifárias ao produto sob análise

### 2.2.2.1 Medidas de defesa comercial aplicadas ao produto

Com base em informações do Parecer SDCOM nº 13/2020 e do sítio eletrônico do Portal Integrado de Inteligência Comercial (Integrated Trade Intelligence Portal - I-TIP) da Organização Mundial do Comércio ("OMC"), obtiveram-se as seguintes informações sobre medidas de defesa comercial, resumidas na tabela a seguir:

Tabela 11 - Medidas de Defesa Comercial - subitem 4011.20.90

Medidas de Defesa Comercial - subitem 4011.20.90				
País aplicador	Medida de defesa comercial	País afetado	Código SH	Status
EUA	Direito antidumping	China (1)	4011.20 e outros	Em vigor
EUA	Direito antidumping	China (2)	4011.20 e outros	Em vigor
EUA	Direito antidumping	China (3)	4011.20 e outros	Em vigor
EUA	Medida compensatória	China (1)	4011.20 e outros	Em vigor
EUA	Medida compensatória	China (2)	4011.20 e outros	Em vigor
EUA	Medida compensatória	China (3)	4011.20 e outros	Em vigor
EUA	Medida compensatória	Índia	4011.20 e outros	Em vigor
Índia	Medida compensatória	China	4011.20	Em vigor
Rússia	Direito antidumping	China	4011.20	Em vigor
Turquia	Direito antidumping	China	4011.20 e outros	Em vigor
União Europeia	Medida compensatória	China	4011.20	Em vigor
União Europeia	Direito antidumping	China	4011.20	Em vigor

De acordo com a tabela acima, observa-se que, além do direito antidumping aplicado pelo Brasil em vigor há 11 (onze) anos, o setor de pneus de carga possui medidas de defesa comercial aplicadas por Estados Unidos, Índia, Rússia, Turquia e União Europeia. A China, origem investigada, é alvo de 11 (onze) destas medidas.

Ressalte-se que o Brasil aplicou, por meio da Resolução CAMEX no 107, de 21 de novembro de 2014, direito antidumping definitivo às importações de pneus de carga originárias da África do Sul, Coreia do Sul, Japão, Rússia, Tailândia e Taipé Chinês. Atualmente, encontra-se em curso a revisão do direito antidumping referente às supracitadas origens e a medida antidumping vigente perdurará até o final da revisão.

### 2.2.2.2 Tarifa de importação

O produto objeto da revisão classifica-se no subitem 4011.20.90 da Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM/SH), cuja descrição é a seguinte:

Tabela 12 - Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM/SH) - subitem 4011.20.90

Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM/SH) - subitem 4011.20.90	
4011	Pneumáticos novos, de borracha
4011.20	Dos tipos utilizados em ônibus ou caminhões
4011.20.90	Outros

Ressalta-se que estão excluídos do escopo dessa revisão os pneus de carga de construção diagonal ou cujos aros tenham dimensões diferentes de 20", 22" e 22,5".

De acordo com dados trazidos pela VIPAL em sua resposta ao questionário de interesse público, em 1 de janeiro de 2004 (T1), a alíquota do imposto de importação de pneus de carga foi alterada de 17,5% para 16%. Em 1 de outubro de 2012 (T10), foi publicada a Resolução CAMEX nº 70/2012, que elevou a alíquota do imposto de importação de pneus de carga para 25%, por razões de desequilíbrios comerciais derivados da conjuntura econômica internacional, conforme disposto na Decisão nº 39/11 do Conselho do Mercado Comum (CMC) do Mercosul. A alíquota do imposto de importação manteve-se em 25% por doze meses, isto é, até outubro de 2013 (T10), voltando a incidir, após esse período, a alíquota de 16%.

Portanto, a alíquota do Imposto de Importação do item tarifário 4011.20.90 manteve-se em 16% desde a prorrogação do direito antidumping em 4 de maio de 2015, quando foi publicada a Resolução Camex no 32, de 29 de abril de 2015.

Ao se considerar o nível agregado do produto objeto (4011.20.90), para fins de comparação com o cenário internacional, verifica-se que a tarifa brasileira de 16% é mais alta que a cobrada por 65% dos países que reportaram suas alíquotas à OMC em 2018, conforme demonstra o gráfico a seguir: Gráfico 8 - Perfil tarifário entre os países da OMC

Ademais, a tarifa brasileira é mais alta que a média mundial dos países membros da OMC, que é de 10,8%, e ainda mais alta que a média da tarifa cobrada pelos principais produtores e exportadores, com destaque para China (10%), Tailândia (10%), EUA (3,7%) e Japão (0%).

### 2.2.2.3 Preferências tarifárias

O produto em tela é objeto das seguintes preferências tarifárias nas importações brasileiras de produto similar:

Tabela 13 - Preferências tarifárias - subitem 4011.20.90

Preferências tarifárias - subitem 4011.20.90	
Acordo	Preferência tarifária concedida
ALC-Egito	37,50%
ALC-Israel	100%
ACE-36 (Bolívia)	100%
ACE-35 (Chile)	100%

ACE-59 e 72 (CO) (Colômbia)	100%
ACE-59(EQ) (Equador)	55%
ACE-18 (Mercosul)	100%
APTR-04 (México)	100%
ACE-58 (Peru)	100%
ACE-69 (Venezuela)	100%

Dentre os países aos quais foram concedidas preferências tarifárias, a Argentina exporta volumes significativos de pneus de carga para o Brasil, além de outros ofertantes como Colômbia e México, nos termos já apresentados no item 2.2.1.

#### 2.2.2.4 Temporalidade da proteção do produto

O produto sob análise está gravado por medida de defesa comercial definitiva desde junho de 2009, com base na Resolução CAMEX nº 33/2019 e permanece em vigor até os dias atuais, nos termos da Resolução CAMEX nº 32, de 29 de abril de 2015. Os direitos antidumping atualmente em vigor sobre as importações de pneus de carga originários da China vigentes variam de: US\$ 1,12/kg a US\$ 2,59/kg. Neste sentido, considerando a aplicação dos direitos antidumping definitivos como marco inicial, constata-se que as medidas estão em vigor há 11 (onze) anos.

Já o direito antidumping atualmente em vigor sobre as importações brasileiras de pneus de carga originárias da África do Sul, Coreia do Sul, Japão, Rússia, Tailândia e Taipé Chinês foi originalmente aplicado pela Resolução CAMEX nº 107/2014 e encontra-se atualmente em período de revisão, iniciada por meio da Circular SECEX nº 63/2019, tendo, portanto, cerca de 6 anos de aplicação.

#### 2.2.2.5 Outras barreiras não tarifárias em comparação com o cenário internacional

Com base nos questionários recebidos, o Grupo GITI e a VIPAL relataram que o produto sob análise estaria sujeito às especificações técnicas contidas na Portaria INMETRO nº 482/2010, Portaria INMETRO nº 267/2011, Resolução CONMETRO nº 05/2008 e Resolução CONMETRO nº 07/2009.

Dessa forma, não foram obtidos elementos sobre possíveis barreiras não tarifárias ao produto em tela.

#### 2.3 Oferta Nacional do produto sob análise

##### Consumo nacional aparente do produto sob análise

Com o intuito de avaliar o mercado brasileiro de pneus de carga, vale compreender o comportamento das vendas da indústria doméstica, das vendas a outras produtoras nacionais, das importações da origem investigada e das importações de outras origens. A importância dessa análise é verificar o quanto as vendas da indústria doméstica e as importações representam do mercado brasileiro do produto.

Como já delineado no item 2.1.4, a indústria doméstica foi definida de maneira diferente ao longo do histórico das investigações de defesa comercial. Na investigação original (T1 a T5), a indústria doméstica foi definida como as linhas de produção de pneus de carga de construção radial, de aros 20", 22" e 22,5" das empresas Bridgestone Firestone, Goodyear e Pirelli. Na 1ª revisão (T6 a T10), a indústria doméstica foi definida como as linhas de produção de pneus de carga das empresas Pirelli, Goodyear e Michelin. Na presente investigação e 2ª revisão (T11 a T15), a indústria doméstica foi definida como as linhas de produção de pneus de carga das empresas Prometeon, Continental e Michelin. Passa-se então à análise do mercado brasileiro ao longo da série:

Tabela 14 - Mercado Brasileiro (Número-índice)

Mercado Brasileiro (Número-índice)					
Períodos	Indústria Doméstica	Outras Empresas	China	Demais Origens	Mercado Brasileiro
T1	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
T2	110,76	110,76	729,71	150,57	115,96
T3	105,45	105,45	1.881,92	194,87	118,28
T4	114,54	114,54	2.604,23	210,74	130,05
T5	142,07	142,07	5.417,99	243,14	166,20
T6	130,48	343,26	3.246,38	225,57	180,73
T7	184,04	442,76	744,39	410,12	245,01
T8	187,53	521,98	2.447,03	715,52	290,87
T9	176,67	474,04	961,04	517,16	254,00
T10	214,89	510,62	859,29	612,64	296,41
T11	145,59	607,82	710,15	452,19	244,96
T12	147,02	627,33	273,16	177,17	224,43
T13	139,69	612,51	909,75	375,11	235,26
T14	159,55	687,42	475,51	558,75	276,22
T15	174,44	764,93	309,05	578,56	300,71

Gráfico 9 - Mercado Brasileiro (toneladas) - [CONFIDENCIAL]

Nota-se que o volume do mercado brasileiro aumentou em 200,7% de T1 a T15. As vendas da indústria doméstica registraram aumento de 74,4% nesse período, ainda que sua participação no mercado brasileiro tenha caído de [CONFIDENCIAL] 70-80% em T1 para [CONFIDENCIAL] 40-50% em T15. Por sua vez, as vendas das outras empresas nacionais aumentaram 664,9% de T1 a T15, enquanto sua participação no mercado brasileiro aumentou de [CONFIDENCIAL] 10-20% em T1 para [CONFIDENCIAL] 30-40% em T15.

As importações da origem gravada registraram aumento de 209,1% do volume importado de T1 a T15. Essas importações tiveram participação média de [CONFIDENCIAL] 0-10% do mercado brasileiro de T1 a T5, mas após a aplicação da medida antidumping, a participação média caiu para [CONFIDENCIAL] 0-10% de T6 a T10 e para [CONFIDENCIAL] 0-10% de T11 a T15. Já as importações das outras origens registraram aumento de 478,6% do volume importado de T1 a T15. Sua participação média no mercado brasileiro foi de [CONFIDENCIAL] 10-20% de T1 a T5, de [CONFIDENCIAL] 10-20% de T6 a T10 e de [CONFIDENCIAL] 10-20% de T11 a T15.

Nesse sentido, o grupo GITI destacou que, de T11 a T15, a participação das importações chinesas teria sido inferior a [CONFIDENCIAL] 0-10% do mercado brasileiro, enquanto a indústria doméstica teria mantido participação de [CONFIDENCIAL] 40-50%. Ademais, ressaltou que cerca de 40% do mercado brasileiro seria ocupado pelos demais produtores nacionais.

A Vipal destacou que o mercado brasileiro teria crescido em 22,8 p.p. de T11 a T15. Ademais, ainda que o setor de pneus de carga tenha sido fortemente impactado pela pandemia da Covid-19 em março e abril de 2020, o mercado estaria se recuperando rapidamente.

##### O CADE não apresentou elementos nesse quesito.

Em termos gerais, observa-se que o volume importado de todas as origens aumentou durante o período analisado. Destaca-se que as vendas das outras empresas nacionais tiveram aumento substancial, passando a ocupar [CONFIDENCIAL] 30-40% do mercado brasileiro em T15, enquanto a indústria doméstica correspondeu a [CONFIDENCIAL] 40-50% nesse mesmo período, em que as importações totais respondem por cerca de [CONFIDENCIAL] 10-20% deste mercado.

Como já delineado no item 2.1.4 deste documento, o mercado brasileiro possui pelo menos 5 produtores nacionais de pneus de carga, com distribuições neste mercado inferiores a 30% por empresa, como indicado pelo CADE, reforçando características de rivalidade local e de uso das importações em caráter complementar à oferta nacional.

Nessa linha, as empresas ofertantes nacionais supriram [CONFIDENCIAL] 80-90% do mercado brasileiro em T15. Além disso, verifica-se que a ocupação do mercado brasileiro se distribuiu em quase sua totalidade em T15 ([CONFIDENCIAL] 90-100%) entre as importações de outras origens não gravadas e as vendas nacionais, com pequena participação da origem em análise ([CONFIDENCIAL] 0-10%) em T15.

#### 2.3.2 Risco de desabastecimento e de interrupção do fornecimento em termos quantitativos

Nesta seção, busca-se analisar o risco de desabastecimento e de interrupção do fornecimento pela indústria doméstica, em caso de aplicação da medida de defesa comercial. Analisa-se os dados da produção da indústria doméstica em relação à capacidade instalada e à capacidade ociosa de pneus de carga da indústria doméstica para que possam ser comparados com os dados do mercado brasileiro do produto.

Ressalta-se que, conforme relatado no Parecer DECOM nº 15/2015 e Parecer SDCOM nº 13/2020, há outros produtos fora do escopo da investigação produzidos na mesma linha de produção do produto investigado.

Tabela 15 - Capacidade Instalada, Produção e Grau de Ocupação da Indústria Doméstica e Mercado Brasileiro (Número-índice)

Capacidade Instalada, Produção e Grau de Ocupação da Indústria Doméstica e Mercado Brasileiro (Número-índice)					
Períodos	Capacidade Instalada Efetiva	Produção de Pneus de Carga	Produção de Outros Produtos	Grau de Ocupação Efetiva (%)	Mercado Brasileiro
T1	100,00	100,00	-	90-100	100,00
T2	106,45	109,73	-	90-100	115,96
T3	115,15	115,03	-	90-100	118,28
T4	126,20	125,40	-	80-90	130,05
T5	132,12	138,24	-	90-100	166,20
T6	140,88	104,36	100,00	70-80	180,73
T7	144,93	135,68	106,24	90-100	245,01
T8	147,83	144,58	88,24	90-100	290,87
T9	157,25	133,70	86,69	80-90	254,00
T10	169,41	154,13	87,54	80-90	296,41
T11	135,58	107,37	71,60	70-80	244,96
T12	133,89	111,13	100,58	80-90	224,43
T13	127,82	110,69	122,74	80-90	235,26
T14	132,49	122,22	127,49	90-100	276,22
T15	141,80	133,01	142,91	90-100	300,71

Nota-se que a capacidade instalada efetiva da indústria doméstica passou a ser menor do que o mercado brasileiro de T7 até T15, correspondendo, em média, a [CONFIDENCIAL] 70-80% do mercado brasileiro nesse período. Ademais, a produção de pneus de carga da indústria doméstica foi menor que o mercado brasileiro de T5 a T15, correspondendo, em média, a [CONFIDENCIAL] 70-80% do mercado brasileiro nesse período. Nesse mesmo sentido, o grau de ocupação da capacidade instalada efetiva da indústria doméstica foi, em média, de [CONFIDENCIAL] 90-100% de T1 a T5, de [CONFIDENCIAL] 80-90% de T6 a T10 e de [CONFIDENCIAL] 80-90% de T11 a T15.

Nesse sentido, o grupo GITI destacou que a produção nacional do produto representaria volume muito próximo ao mercado brasileiro de T11 a T15. A empresa afirmou que isso poderia ser interpretado como reflexo do fechamento do mercado brasileiro às importações.

A Vipal afirmou que a capacidade instalada efetiva teria aumentado em 5 p.p. de T11 a T15.

O CADE não apresentou elementos nesse quesito.

Dessa forma, nota-se que a indústria doméstica a priori não teria produção de pneus de carga de T5 a T15 nem capacidade instalada efetiva de T7 a T15 suficientes para suprir toda a demanda do mercado brasileiro. Contudo, conforme analisado no item 2.3.1, a participação das outras empresas nacionais no mercado brasileiro foi de [CONFIDENCIAL] 30-40% em T15, de forma que, ainda que a indústria doméstica não seja capaz de suprir o mercado brasileiro, a produção nacional (que inclui outras empresas nacionais além da indústria doméstica) foi capaz de suprir [CONFIDENCIAL] 80-90% do mercado brasileiro em T15. De todo modo, as outras origens, exclusive a China, ofertam regularmente importante componente de vendas para demanda nacional, como visto ao longo de toda a série.

Ademais, como a indústria doméstica apresenta vendas no mercado externo, deve-se também observar se existe a possibilidade de priorização de tais operações, o que poderia acarretar risco de desabastecimento ao mercado brasileiro. Para tanto, analisam-se as características da totalidade das operações da indústria doméstica (vendas ao mercado interno e exportações), conforme tabela abaixo:

Tabela 16 - Operações da Indústria Doméstica (Número-índice e %)

Operações da Indústria Doméstica (Número-índice e %)						
Períodos	Vendas no Mercado Interno	%	Vendas no Mercado Externo	%	Operações Totais	%
T1	100,00	60-70	100,00	30-40	100,00	90-100
T2	110,76	60-70	106,53	30-40	109,21	90-100
T3	105,45	60-70	117,30	30-40	109,78	90-100
T4	114,54	50-60	135,20	40-50	122,09	90-100
T5	142,07	60-70	138,00	30-40	140,58	90-100
T6	130,48	70-80	62,71	20-30	105,72	90-100
T7	184,04	80-90	64,90	10-20	140,51	90-100
T8	187,53	80-90	67,73	10-20	143,75	90-100
T9	176,67	80-90	68,05	10-20	136,98	90-100
T10	214,89	80-90	62,66	10-20	159,26	90-100
T11	145,59	80-90	51,54	10-20	111,22	90-100
T12	147,02	80-90	52,94	10-20	112,64	90-100
T13	139,69	80-90	56,19	10-20	109,18	90-100
T14	159,55	80-90	58,66	10-20	122,68	90-100
T15	174,44	80-90	56,05	10-20	131,18	90-100

Observa-se que as vendas da indústria doméstica foram, em todos os períodos, maiores para o mercado interno do que para o mercado externo. As vendas para o mercado interno corresponderam, em média, a [CONFIDENCIAL] 70-80% do total de vendas. As vendas no mercado interno equivaleram, em média, a [CONFIDENCIAL] 60-70% das vendas totais de T1 a T5, a [CONFIDENCIAL] 80-90% de T6 a T10 e a [CONFIDENCIAL] 80-90% de T11 a T15. Nota-se que a participação das vendas da indústria doméstica no mercado interno aumentou ao longo do período analisado.

Já as vendas da indústria doméstica para o mercado externo corresponderam, em média, a [CONFIDENCIAL] 30-40% de T1 a T5, a [CONFIDENCIAL] 10-20% de T6 a T10 e a [CONFIDENCIAL] 10-20% de T11 a T15. Portanto, a participação das vendas da indústria doméstica para o mercado externo caiu ao longo do período analisado.

O grupo GITI não apresentou elementos nesse quesito.

A Vipal afirmou que o aumento das vendas destinadas ao mercado interno de T11 a T15 teria sido mais do que o dobro do aumento das vendas destinadas ao mercado externo no mesmo período. Ademais, o risco de desabastecimento do mercado de pneus de carga seria nulo ou muito baixo pois a reforma de pneus teria se mostrado como uma alternativa viável e seria altamente utilizada no Brasil.

O CADE não apresentou elementos nesse quesito.

Assim, nota-se que as vendas da indústria doméstica para o mercado interno foram maiores que para o mercado externo em todos os períodos analisados. Ademais, a participação das vendas para o mercado interno aumentou ao longo dos períodos analisados, de forma que não se pode indicar possível priorização das vendas que possa prejudicar o fornecimento ao mercado brasileiro.

Nenhuma das partes apresentou elementos sobre práticas discriminatórias de clientes.

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

#### 2.3.3.1 Risco de restrições à oferta nacional em termos de preço

Nesta seção, busca-se avaliar eventual risco de restrições à oferta nacional em termos de preço, qualidade e variedade. No que se refere à análise de preço, averigua-se a existência de elementos que possam indicar eventual exercício de poder de mercado por parte da indústria doméstica ou por outros produtores nacionais.

Em relação ao risco de restrição à oferta nacional em termos de preço, analisam-se as informações disponíveis sobre os preços de pneus de carga vendidos pela indústria doméstica e do seu custo de produção, atualizados com base em T15, de forma a identificar possíveis restrições à oferta do produto, conforme tabela e gráfico abaixo.

Tabela 17 - Evolução de Preço e Custo de Produção (Números-índice e %)

Evolução de Preço e Custo de Produção (Números-índice e %)			
Períodos	Custo de Produção (A)	Preço no Mercado Interno (B)	(A) / (B) (%)
T1	100,00	100,00	70-80
T2	94,70	100,00	60-70
T3	91,54	95,53	70-80
T4	95,71	89,21	70-80
T5	88,26	81,86	70-80
T6	84,71	80,16	70-80
T7	77,49	78,84	70-80
T8	80,62	80,60	70-80
T9	86,84	79,47	80-90
T10	79,02	75,81	70-80
T11	79,24	73,09	70-80
T12	76,32	70,97	70-80
T13	73,56	71,82	70-80
T14	71,72	70,91	70-80
T15	70,02	68,78	70-80

Gráfico 11 - Evolução de Preço e Custo de Produção (R\$/tonelada - Base em T15) [CONFIDENCIAL]

Nota-se que a relação dos custos de produção sobre os preços praticados pela indústria doméstica teve pouca variação ao longo do período analisado, tendo valor médio de [CONFIDENCIAL] 70-80%, enquanto o custo de produção e o preço do produto registraram tendências de queda ao longo o período analisado. Dessa forma, o comportamento dos preços praticados pela indústria doméstica em relação aos custos não revelou uma restrição à oferta, visto que a evolução de preços seguiu, em grande parte medida, a tendência de custos de produção.

Nesse sentido, o grupo GITI argumentou que o preço da indústria doméstica teria reduzido de T11 a T15 pois teria acompanhado as quedas no custo de produção. A empresa ressaltou que os dados da atual análise e dos processos anteriores não seriam comparáveis pois cada investigação teria contado com a participação de diferentes produtores nacionais.

A VIPAL afirmou que desconheceria restrições à oferta nacional em termos de preço.

#### O CADE não apresentou elementos nesse quesito.

De forma complementar, comparou-se o comportamento dos preços nominais da indústria doméstica com a evolução associada ao Índice Geral de Preços - Disponibilidade Interna (IGP-DI). O objetivo é compreender como o preço do produto da indústria doméstica variou em relação aos demais preços da economia. Considerou-se a média do índice de preços mensal de cada período. Ademais, os preços da indústria doméstica e o indicador foram transformados em números-índice com base em T1 para facilitar a comparação. O resultado é apresentado no gráfico a seguir. Gráfico 12 - Evolução dos Preços Nominais e do Indicador IGP-DI (Números-índice)

Nota-se que, considerando todo o período analisado, o preço do produto da indústria doméstica teve aumento de 70,1%, enquanto o índice de preços aumentou em 147,3%. Dessa forma, ainda que o preço do produto da indústria doméstica tenha aumentado, esse aumento foi consideravelmente inferior ao aumento registrado pelo índice de preços. Portanto, essa comparação não revelou possível restrição à oferta em relação ao preço.

Ainda com relação à evolução de preços, cabe comparar a trajetória do preço do produto doméstico com o preço das importações brasileiras de pneus de carga de T1 a T15, ambos atualizados com base em T15. Na tabela a seguir, utiliza-se como base de comparação as importações da origem analisada e a média das importações de outras origens, em reais CIF por toneladas com base no câmbio das operações efetivas, de acordo com as estatísticas de importação da SERFB. Já o gráfico apresenta a evolução dos preços em números-índice, com os preços de base em T1 equivalentes a 100.

Tabela 18 - Comparação de Preços da Indústria Doméstica e Importações (Números-índice)

Comparação de Preços da Indústria Doméstica e Importações (Números-índice)			
Períodos	Indústria Doméstica	Origem em Análise	Outras Origens
T1	100,00	100,00	100,00
T2	100,00	161,88	120,62
T3	95,53	157,32	117,94
T4	89,21	122,53	99,18
T5	81,86	107,67	90,88
T6	80,16	111,17	88,34
T7	78,84	98,97	81,17
T8	80,60	95,35	77,06
T9	79,47	118,79	93,21
T10	75,81	110,61	84,58
T11	73,09	108,70	81,42
T12	70,97	111,20	82,91
T13	71,82	92,06	69,43
T14	70,91	96,19	70,70
T15	68,78	106,12	71,17

Conforme a tabela acima nota-se que o preço de venda da indústria doméstica foi, em regra, superior ao preço do produto importado (calculado na condição CIF). Com efeito, tanto em relação aos preços das origens gravadas quanto em relação aos preços das demais origens, o preço da indústria doméstica foi superior em todos os períodos analisados. Gráfico 13 - Comparação de Preços da Indústria Doméstica e Importações (números-índice)

Em termos de variação de preços ao longo da série, em números-índice, observa-se pelos dados do gráfico acima que houve uma tendência de queda de preços da indústria doméstica e das demais origens ao longo do período analisado. O preço da indústria doméstica em T15 ficou 31,2% abaixo do preço registrado em T1, enquanto o preço das outras origens em T15 ficou 28,8% abaixo do preço em T1.

Por sua vez, o preço da origem gravada aumentou após T1. Ainda que após ter registrado o preço mais alto em T2 (61,9% acima do preço em T1) o preço dessa origem tenha caído ao longo dos períodos, o preço registrado em T15 foi 6,1% maior do que o preço de T1. Portanto, o preço da origem gravada em T15 foi maior que o preço registrado em T1 e o preço médio dessa origem durante o período analisado foi 13,2% acima do preço de T1.

#### 2.3.3.2 Risco de restrições à oferta nacional em termos de qualidade e variedade

O grupo GITI não apresentou elementos nesse quesito.

A VIPAL afirmou que desconheceria restrições à oferta nacional em termos de qualidade e variedade.

O CADE não apresentou elementos nesse quesito.

Portanto, não foram apresentados indícios de restrições à oferta nacional em termos de qualidade e variedade.

#### 2.3.4 Conclusões preliminares sobre a oferta nacional

Em sede da avaliação preliminar de interesse público, considerando o quanto exposto, é possível inferir na oferta nacional que:

a) No mercado brasileiro, observa-se que o volume importado de todas as origens aumentou durante o período analisado. Destaca-se que as vendas das outras empresas nacionais tiveram aumento substancial, passando a ocupar [CONFIDENCIAL] 30-40% do mercado brasileiro em T15, enquanto a indústria doméstica correspondeu a [CONFIDENCIAL] 40-50% nesse mesmo período;

b) O mercado brasileiro possui pelo menos 5 produtores nacionais de pneus de carga, com distribuições neste mercado inferiores a 30% por empresa, como indicado pelo CADE, reforçando características de rivalidade local e de uso das importações em caráter complementar à oferta nacional;

c) A ocupação do mercado brasileiro se distribuiu em quase sua totalidade em T15 ([CONFIDENCIAL] 90-100%) entre as importações de outras origens e as vendas nacionais;

d) A indústria doméstica a priori não teria produção de pneus de carga de T5 a T15 nem capacidade instalada efetiva de T7 a T15 suficientes para suprir a demanda do mercado brasileiro. Contudo, a participação das outras empresas nacionais no mercado brasileiro foi de [CONFIDENCIAL] 30-40% em T15, de forma que, ainda que a indústria doméstica não seja capaz de suprir o mercado brasileiro, a produção nacional (que inclui outras empresas nacionais além da indústria doméstica) foi capaz de suprir [CONFIDENCIAL] 80-90% do mercado brasileiro em T15. De todo modo, as outras origens ofertam regularmente importante componente de vendas para demanda nacional, como visto ao longo de toda a série;

e) O comportamento dos preços praticados pela indústria doméstica em relação aos custos não revelou preliminarmente uma restrição à oferta, visto que a evolução de preços seguiu, em grande parte medida, a tendência de custos de produção. Da mesma forma, a elevação de preços da indústria doméstica foi inferior ao aumento do índice preço industrial;

f) Não foram apresentados indícios de restrições à oferta nacional em termos de qualidade e variedade.

### 3. CONSIDERAÇÕES FINAIS ACERCA DA AVALIAÇÃO PRELIMINAR DE INTERESSE PÚBLICO

Após a análise dos elementos apresentados ao longo da avaliação preliminar de interesse público, feita no âmbito do processo de revisão de final de período acerca de medida antidumping aplicada sobre as importações de pneus de carga originárias da China, nota-se que:

a) Há indícios preliminares de que o produto em análise é produto final utilizado para o setor de transporte rodoviário de cargas; é utilizado para reposição, diretamente para montadores ou para distribuidores/revendedores, enquanto, a montante, o produto se apresenta atrelado majoritariamente à cadeia de borracha;

b) Não foram encontrados indícios preliminares de que haveria produtos substitutos ao produto em análise;

c) Há indícios preliminares de que o mercado de pneus de carga é moderadamente concentrado na maior parte do período em análise. Por mais que existam determinados períodos com elevação de concentração, como de T11 a T13, observou-se uma trajetória de queda de concentração neste mercado, principalmente em função da evolução da participação de origens não gravadas e da queda de participação dos produtores nacionais ao se pontuar os extremos da série. Ou seja, tem-se um patamar de concentração muito semelhante ao período inicial da investigação original;

d) O principal exportador global de pneus de carga é a China - origem investigada - responsável por 32,33% das exportações mundiais; outras origens gravadas - Tailândia, Japão e Coreia do Sul - respondem por 16,5% das exportações globais do produto sob análise, enquanto origens não gravadas são responsáveis por 26,2% das exportações globais de pneus de carga;

e) China é o principal exportador líquido de pneus de carga dentro de um universo de apenas 19 (dezenove) países exportadores líquidos deste produto. Dentre as origens não gravadas, a Eslováquia se destaca como o terceiro maior exportador mundial líquido de pneus de carga, atrás apenas de China e Tailândia (origens gravadas);

f) Em termos de volume, a imposição da medida antidumping às importações de pneus originárias da China teve o condão de reduzir sua participação nas importações brasileiras totais do produto sob análise. Por outro lado, abriu-se espaço para o aumento das importações de pneus de outras origens não gravadas, as quais detêm em média na presente revisão cerca de [CONFIDENCIAL] 60-70% das importações;

g) As origens não gravadas Argentina, Vietnã, Índia e outra franja expressiva de origens, como Colômbia, México e EUA representam cerca de ¼ das importações brasileiras no período de T15. Há penetração da origem japonesa de forma regular nas importações, uma vez que, mesmo com a medida antidumping aplicada, o pneu japonês continuou a ser exportado para o Brasil - e até de forma crescente - a partir de T12 até T15;

h) A dinâmica dos preços das importações brasileiras de pneus de carga sugere, preliminarmente, que a aplicação da medida antidumping em face das importações originárias da China teve o condão de criação de origens competitivas em preço, rivalizando com a origem em análise (China), algo já delineado com a penetração das importações observada das origens Argentina (não gravada), Japão (gravada) e Vietnã (não gravada). Pondera-se ainda o Vietnã (origem não gravada) como principal ofertante nacional com competitividade em preço;

i) Além do direito antidumping aplicado pelo Brasil às importações originárias da China, em vigor há 11 (onze) anos, o setor de pneus de carga possui medidas de defesa comercial aplicadas por Estados Unidos, Índia, Rússia, Turquia e União Europeia. A China, origem investigada, é alvo de 11 (onze) destas medidas; há ainda o direito antidumping definitivo às importações de pneus de carga originárias da África do Sul, Coreia do Sul, Japão, Rússia, Tailândia e Taipé Chinês em vigor desde 2014 sob revisão em defesa comercial;

j) A tarifa brasileira de 16% é mais alta que a cobrada por 65% dos países que reportaram suas alíquotas à OMC em 2018. Ademais, a tarifa brasileira é mais alta que a média mundial dos países membros da OMC, que é de 10,8%, e ainda mais alta que a média da tarifa cobrada pelos principais produtores e exportadores, com destaque para China (10%), Tailândia (10%), EUA (3,7%) e Japão (0%);

k) Dentre os países aos quais foram concedidas preferências tarifárias, a Argentina exporta volumes significativos de pneus de carga para o Brasil, além de outros ofertantes como Colômbia e México;

l) A medida antidumping imposta às importações de pneus de carga originárias da China está em vigor há 11 (onze) anos, enquanto a medida antidumping aplicada a outras origens está em vigor há seis anos;

m) O produto sob análise estaria sujeito às especificações técnicas contidas na Portaria INMETRO nº 482/2010, Portaria INMETRO nº 267/2011, Resolução CONMETRO nº 05/2008 e Resolução CONMETRO nº 07/2009, porém não foram caracterizadas possíveis barreiras não tarifárias aos pneus de carga;

n) No mercado brasileiro, observa-se que o volume importado de todas as origens aumentou durante o período analisado. Destaca-se que as vendas das outras empresas nacionais tiveram aumento substancial, passando a ocupar [CONFIDENCIAL] 30-40% do mercado brasileiro em T15, enquanto a indústria doméstica correspondeu a [CONFIDENCIAL] 40-50% nesse mesmo período;

o) A ocupação do mercado brasileiro se distribuiu em quase sua totalidade em T15 ([CONFIDENCIAL] 90-100%) entre as importações de outras origens e as vendas nacionais, reforçando inclusive o caráter de rivalidade neste mercado;

p) A indústria doméstica a priori não teria produção de pneus de carga de T5 a T15 nem capacidade instalada efetiva de T7 a T15 suficientes para suprir a demanda do mercado brasileiro. Contudo, a participação das outras empresas nacionais no mercado brasileiro foi de [CONFIDENCIAL] 30-40% em T15, de forma que, ainda que a indústria doméstica não seja capaz de suprir o mercado brasileiro, a produção nacional foi capaz de suprir [CONFIDENCIAL] 80-90% do mercado brasileiro em T15;



q) O comportamento dos preços praticados pela indústria doméstica em relação aos custos não revelou preliminarmente uma restrição à oferta, visto que a evolução de preços seguiu, em grande parte medida, a tendência de custos de produção. Por sua vez, a elevação de preços da indústria doméstica foi inferior ao aumento do índice preço industrial;

r) Não foram apresentados indícios de restrições à oferta nacional em termos de qualidade e variedade.

Verifica-se, portanto, a inexistência de indícios preliminares de que a aplicação da medida de defesa comercial possa ter impactado significativamente a oferta do produto sob análise no mercado interno, principalmente, levando-se em consideração a existência de ofertantes nacionais (cerca de 5 produtores) e internacionais, que seguem sendo fornecedores regulares do produto, principalmente de T11 a T15, último período em análise, conforme revisão em defesa comercial.

Nessa lógica, o mercado brasileiro possui pelo menos 5 produtores nacionais de pneus de carga, com distribuições neste mercado inferiores a 30% por empresa, como indicado pelo CADE, reforçando características de rivalidade local e de uso das importações em caráter complementar à oferta nacional.

Igualmente há indícios que o direito antidumping aplicado à China preliminarmente não teve o condão de elevar a concentração deste mercado ao longo do tempo, com base principalmente no patamar observado, alcançado em T15, muito similar ao início da investigação original (T1). De todo modo, existe uma distribuição do mercado brasileiro em quase sua totalidade em T15 ([CONFIDENCIAL] 90-100%) entre as importações de outras origens (gravadas e não gravadas) e as vendas nacionais (entre indústria doméstica e outros produtores nacionais), atribuindo competitividade local neste mercado.

Em termos de possíveis riscos de abastecimento, deve-se enfatizar que a produção nacional foi capaz de suprir [CONFIDENCIAL] 80-90% do mercado brasileiro em T15. Não obstante a isso, origens não gravadas como Argentina (beneficiada pela preferência tarifária), Vietnã, China, Índia e outra franja expressiva de origens, como Colômbia, México e EUA representam cerca de ¼ das importações brasileiras no período de T15, como também a origem gravada Japão, detentora da outra parte significativa de importações ao país. Ao longo de T11 a T15, tais fontes se revelaram competitivas em preço e em volume, bem como foram ofertantes estáveis de pneus de carga no mercado brasileiro.

Ante o exposto, nos termos do artigo 6º, § 1º, da Portaria SECEX nº 13/2020, entende-se que não há motivos para abertura da presente avaliação de interesse público, razão pela qual não se recomenda iniciar avaliação de interesse público pela SECEX, nos termos do art. 91, inciso X, alínea "c", do Decreto nº 9.745/2019.