

## 1. DOS ANTECEDENTES

## 1.1. Da investigação original

Em 29 de dezembro de 2011, foi protocolada, no Departamento de Defesa Comercial do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior - MDIC, petição pela Associação Nacional da Indústria de Pneumáticos - ANIP, doravante também denominada peticionária ou ANIP, por meio da qual, em nome de suas associadas Goodyear do Brasil Produtos de Borracha Ltda., Bridgestone do Brasil Ind. e Comércio Ltda. e Pirelli Pneus Ltda., solicitou abertura de investigação de dumping nas exportações da República da Coreia (Coreia do Sul), do Reino da Tailândia (Tailândia), do Taipé Chinês e da Ucrânia para o Brasil de pneus novos de borracha, para automóveis de passageiros, de construção radial, das séries 65 e 70, aros 13" e 14" e bandas 165, 175 e 185 (doravante também denominado "pneus de automóveis"), e de dano à indústria doméstica decorrente de tal prática.

A investigação foi iniciada por meio da Circular SECEX nº 34, de 19 de julho de 2012, publicada no Diário Oficial da União (D.O.U.), de 20 de julho de 2012, e foi encerrada por meio da Resolução CAMEX nº 1, de 15 de janeiro de 2014, publicada no D.O.U. de 16 de janeiro de 2014, com aplicação, por 5 anos, de direito antidumping definitivo, na forma de alíquota específica, às importações do produto em questão, conforme segue:

Origem	Produtor/Exportador	Direito Antidumping (US\$/kg)
Coreia do Sul	Hankook Tire Co. Ltd.	0,24
	Kumho Tire Co. Inc.	0,61
	Nexen Tire Corporation	0,14
	Demais	2,56
Tailândia	Sumitomo Rubber (Thailand) Co. Ltd.	1,32
	Svizz-One Corporation Ltd.	1,35
	Demais	1,35
Taipé Chinês	Todos	1,43
Ucrânia	Todos	1,23

## 1.2. Das outras investigações

Em 9 de janeiro de 2008, foi protocolada, no Departamento de Defesa Comercial do MDIC, petição da ANIP por meio da qual, em nome de suas associadas Goodyear do Brasil Produtos de Borracha Ltda., Bridgestone do Brasil Ind. e Comércio Ltda. e Pirelli Pneus Ltda., solicitou abertura de investigação de dumping nas exportações da República Popular da China (China) para o Brasil de pneus novos de borracha, para automóveis de passageiros, de construção radial, das séries 65 e 70, aros 13" e 14" e bandas 165, 175 e 185, e de dano à indústria doméstica decorrente de tal prática.

A investigação foi iniciada por meio da Circular SECEX nº 46, de 8 de julho de 2008, publicada no D.O.U. de 10 de julho de 2008, e foi encerrada por meio da Resolução CAMEX nº 49, de 8 de setembro de 2009, publicada no D.O.U. de 9 de setembro de 2009, com aplicação, por 5 anos, de direito antidumping definitivo na forma de alíquota específica de US\$ 0,75/kg às importações do produto em questão.

A Resolução CAMEX nº 49, de 2009, também estabeleceu a suspensão, por até seis meses, da aplicação do direito antidumping mencionado para fabricantes de veículos de passageiros, tendo em vista o interesse nacional expresso na política governamental de estímulo à aquisição de automóveis populares, mediante redução do imposto sobre produtos industrializados - IPI.

Em 28 de dezembro de 2011, a ANIP, em nome de suas associadas Goodyear do Brasil Produtos de Borracha Ltda., Bridgestone Firestone do Brasil Indústria e Comércio Ltda., Sociedade Michelin de Participação, Indústria e Comércio Ltda. (Michelin) e Pirelli Pneus S.A., protocolou no Departamento de Defesa Comercial do MDIC, pedido de revisão do direito antidumping aplicado às importações de pneus de automóveis quando originárias da China, com base no art. 58 do Decreto nº 1.602, de 1995, uma vez que o direito em vigor não estaria sendo eficaz para anular os efeitos danosos resultantes da prática de dumping.

A referida revisão foi iniciada por meio da Circular SECEX nº 39, de 23 de agosto de 2012, publicada no D.O.U. de 24 de agosto de 2012 e retificada em 29 de agosto de 2012 e 12 de setembro de 2012. A revisão em tela foi iniciada no terceiro ano após a aplicação do direito e, considerando o prazo legal de doze meses para a sua conclusão, uma eventual alteração do direito ocorreria já transcorridos quatro anos da aplicação do direito original. Neste cenário, tal alteração do direito permaneceria em vigor por cerca de apenas um ano, visto que o art. 57 do Decreto nº 1.602, de 1995, estabelecia que todo direito antidumping definitivo seria extinto no máximo em cinco anos após a sua aplicação. De forma a contornar tais limitações, a revisão do direito antidumping foi iniciada ao amparo do § 1º do art. 57 do Decreto nº 1.602, de 1995.

Em 29 de julho de 2013, publicou-se no D.O.U. a Resolução CAMEX nº 56, de 24 de julho de 2013, que prorrogou, por até cinco anos, o direito antidumping aplicado às importações brasileiras de pneus novos de automóveis originárias da China nos seguintes montantes:

Direito Antidumping Aplicado - Pneus de Automóveis - China	Produtor/Exportador	Direito Antidumping (US\$/kg)
	GITI Radial Tire (Anhui) Company Ltd.	1,31
	Shandong Jinyu Industrial Co. Ltd.	1,08
	Shandong Yongsheng Rubber Group Co. Ltd.	1,30
	South China Tire & Rubber Co. Ltd.	2,17
	Apollo Internacional FZC	1,54
	Beijing Capital Tire Co., Ltd.	
	Cheng Shin Tire & Rubber (China) Co. Ltd.	
	Cooper Chengshan (Shandong) Tire Company Ltd.	
	Double Coin Holding Ltd.	
	Federal Tire (Jiangxi) Ltd.	
	Goodfriend Tyres Co., Ltd.	
	Guangzhou Bolex Tyre Ltd.	
	Hangzhou Zhongce Rubber Co., Ltd.	
	Kenda Rubber Co., Ltd.	
	Kumho Tire (Chang Chun) Co., Inc.	
	Kumho Tire (Tianjin) Co., Ltd.	
	Kumho Tire Co., Inc.	
	Kumho Tire (Nanjing) Co. Ltd.	
	Liaoning Permanent Tyre Co. Ltd.	
	Pneuma Overseas Co. Ltd.	
	Qingdao Cencheilyn Tyre Co., Ltd.	
	Qingdao Jianfu Tire Co., Ltd.	
	Sailun Co., Ltd.	
	Shandong Changfeng Tyre Co., Ltd.	
	Shandong Fenglun Tyre Co., Ltd.	
	Shandong Guofeng Rubber Co., Ltd.	
	Shandong Hengfeng Rubber & Plastic Co., Ltd.	
	Shandong Linglong Rubber Co., Ltd.	
	Shandong Linglong Tyre Co., Ltd.	
	Shandong Shuangwang Rubber Co., Ltd.	

Shandong Yongtai Chemical Group Co., Ltd.	
Shengtai Group Co., Ltd.	
Sichuan Tyre & Rubber Co. Ltd.	
Triangle Tyre Co., Ltd.	
Zhao Qing Junhong Co., Ltd.	
Demais empresas	2,17

Em 28 de março de 2018, a ANIP 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 automóveis, originárias da China, consoante o disposto no art. 106 do Decreto nº 8.058, de 26 de julho de 2013.

A investigação foi iniciada por meio da Circular SECEX nº 32, de 26 de julho de 2018, publicada no D.O.U. de 27 de julho de 2018, encontrando-se em andamento até o presente momento.

## 2. DA PRESENTE REVISÃO

## 2.1. Dos procedimentos prévios

Em 7 de junho de 2018, foi publicada, no D.O.U., a Circular SECEX nº 24, de 6 de junho de 2018, dando conhecimento público de que o prazo de vigência do direito antidumping às importações brasileiras de pneus novos de borracha para automóveis de passageiros, de construção radial, das séries 65 e 70, aros 13" e 14", e bandas 165, 175 e 185, originárias da República da Coreia, do Reino da Tailândia, de Taipé Chinês e da Ucrânia, encerrar-se-ia no dia 16 de janeiro de 2019.

## 2.2. Da petição

Em 13 de setembro de 2018, a ANIP protocolou, por meio do SDD, petição para início de revisão de final de período com o fim de prorrogar o direito antidumping aplicado às importações brasileiras de pneus novos de borracha dos tipos utilizados em automóveis de passageiros, de construção radial, das séries 65 e 70, aros 13" e 14", e bandas 165, 175 e 185, normalmente classificadas no código 4011.10.00 da Nomenclatura Comum do MERCOSUL - NCM, originárias da República da Coreia, do Reino da Tailândia, de Taipé Chinês e da Ucrânia, consoante o disposto no art. 106 do Decreto nº 8.058, de 26 de julho de 2013, doravante também denominado Regulamento Brasileiro.

No dia 1º de novembro de 2018, por meio do Ofício nº 2.442/CGMC/DECOM/SECEX, com base no § 2º do art. 41 do Decreto nº 8.058, de 2013, foram solicitadas à peticionária informações complementares àquelas fornecidas na petição.

A peticionária, após solicitação tempestiva para extensão do prazo originalmente estabelecido para resposta ao referido ofício, apresentou tais informações tempestivamente no dia 14 de dezembro de 2018.

## 2.3. 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 domésticos do produto similar, os produtores/exportadores estrangeiros, os importadores brasileiros do produto objeto do direito antidumping e os governos da República da Coreia, do Reino da Tailândia, de Taipé Chinês e da Ucrânia.

Em atendimento ao estabelecido no art. 43 do Decreto nº 8.058, de 2013, identificaram-se, por meio dos dados detalhados das importações brasileiras, fornecidos em 2018 pela Secretaria da Receita Federal do Brasil (RFB), do Ministério da Fazenda, as empresas produtoras/exportadoras do produto objeto do direito antidumping durante o período de revisão de continuação/retomada de dano. Foram identificados, também, pelo mesmo procedimento, os importadores brasileiros que adquiriram o referido produto durante o mesmo período.

Com vistas a identificar outros possíveis produtores domésticos do produto similar, a ANIP foi consultada, por meio do Ofício nº 2.442/2018/CGMC/DECOM/SECEX, de 1º de novembro de 2018. A associação protocolou, em 14 de dezembro de 2018, os dados solicitados sem, no entanto, detalhar quais empresas seriam as produtoras.

Mesmo assim, foram considerados como possíveis outros produtores domésticos aqueles identificados na revisão de medida antidumping aplicada sobre as importações brasileiras de pneus de automóveis, originárias da China, que está em curso atualmente. Os outros produtores domésticos identificados são: Goodyear do Brasil Produtos de Borracha Ltda., Sociedade Michelin de Participações, Indústria e Comércio Ltda. e Sumitomo Rubber do Brasil Ltda.

## 2.4. Das verificações in loco na indústria doméstica

Recorda-se que está em curso a revisão do direito antidumping aplicado sobre importações brasileiras de pneus de automóveis originárias da China. O período de análise de probabilidade de continuação ou retomada do dano daquela revisão investigação se estende de janeiro de 2013 a dezembro de 2017, enquanto que o período de dano da revisão compreende julho de 2013 a junho de 2018, ou seja, uma defasagem de seis meses.

Em atenção aos princípios 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 LXXVIII do art. 5º da Carta Magna, realizaram-se verificações in loco dos dados apresentados pela indústria doméstica previamente ao início daquela revisão, os quais foram validados após realizadas as correções pertinentes.

Assim, uma vez que as peticionárias são as mesmas, o produto similar doméstico é o mesmo, o período de análise de dano corresponde a 90% do período de dano daquele processo e tendo sido solicitada informação complementar com o objetivo de apurar a coerência das bases de dados das duas investigações, não se considerou ser necessário realizar procedimento de verificação in loco dos dados apresentados pela indústria doméstica para fins de início desta revisão, em atenção aos princípios de eficiência e de celeridade processual mencionados acima, consideradas as particularidades do caso.

## 3. DO PRODUTO E DA SIMILARIDADE

## 3.1. Do produto objeto do direito antidumping

Conforme disposto na Resolução CAMEX nº 56, de 24 de julho de 2013, publicada no D.O.U. de 29 de julho de 2012, o produto objeto do direito antidumping consiste em pneus novos de borracha para automóveis de passageiros, de construção radial, das séries 65 e 70, aros 13" e 14", e bandas 165, 175 e 185, doravante denominados "pneus de automóveis", normalmente classificados no código 4011.10.00 da NCM, originárias da Coreia do Sul, da Tailândia, do Taipé Chinês e da Ucrânia.

Cabe ressaltar que os pneus abrangidos pelas especificações do parágrafo anterior, inclusive do tipo extra load ("XL"), estão no escopo do direito antidumping em tela. Estão excluídos, entretanto, os pneus de construção diagonal e os pneus com aros, séries e bandas distintos dos especificados.

Quanto ao processo produtivo e canais de distribuição, o produto objeto do direito antidumping possui processo produtivo semelhante ao processo descrito no item 3.2. Atualmente, as importações objeto do direito em tela são destinadas principalmente para revendedores.

As bandas 165, 175 e 185 indicam a largura nominal do pneu expressa em milímetros. As séries 65 e 70 indicam o quociente percentual aproximado entre a altura da seção e a largura nominal do pneu. A letra R indica que o tipo de construção do pneu é radial e aros 13 e 14 indicam o diâmetro interno do pneu expresso em polegadas.

## 3.2. Do produto fabricado no Brasil

O produto fabricado no Brasil é o pneu novo, de borracha, para automóveis de passageiros, de construção radial, das séries 65 e 70, aros 13" e 14", bandas 165, 175 e 185, com as seguintes designações: 165/65 R 13, 165/65 R 14, 175/65 R 13, 175/65 R 14, 185/65 R 13, 185/65 R 14, 165/70 R 13, 165/70 R 14, 175/70 R 13, 175/70 R 14, 185/70 R 13 e 185/70 R 14.

O produto fabricado pela indústria doméstica é constituído das seguintes partes:

a) Banda de rodagem: parte do pneu, constituída de elastômeros, que tem a função de entrar em contato com o solo;

b) Lonas: camadas de cabos metálicos ou têxteis, impregnados com elastômeros, que constituem a estrutura resistente do pneu;

c) Lona Carcaça: parte interior da estrutura resistente do pneu cujos cordões estendem-se de um talão ao outro;

d) Lona de Proteção: também chamada de "Cinta de Proteção", é a parte exterior da estrutura resistente do pneu, que tem a finalidade de proteger as lonas de trabalho;

e) Lona de Trabalho: também conhecida como "Cinta de Trabalho" ou "Lona Estabilizadora", é a parte da estrutura resistente do pneu radial que tem a finalidade de estabilizar o pneu;

f) Flanco: também chamado de "Costado ou Lateral", é a parte lateral do pneu, compreendida entre a banda de rodagem e o talão;

g) Talões: partes localizadas abaixo dos flancos, constituídas de anéis metálicos recobertos de elastômeros e envolvidos por lonas, com forma e estrutura tais que permitem o assentamento do pneu ao aro;

h) Carcaça: estrutura resistente do pneu, constituída de uma ou mais camadas sobrepostas de lonas. É a parte do pneu que suporta a carga, assim que ele é inflado;

i) Cabo ou Cordoneel: resultado da torção de um ou mais fios metálicos ou têxteis que constituem as lonas;

j) Ombros: partes externas da banda de rodagem nas intersecções com os flancos;

k) Cordão ou filete de centragem: linha em relevo, próxima da área dos talões, que tem a finalidade de indicar visualmente a correta centralização do pneu no aro.

Os pneus podem, ainda, ser assim classificados:

a) Quanto ao suporte: pneu sem câmara: pneu projetado para uso sem câmara do ar; e pneu com câmara: pneu projetado para uso com câmara do ar.

b) Quanto à categoria de utilização: indica o tipo de aplicação a que se destina o pneu: pneu normal: pneu projetado para uso predominante em estradas pavimentadas; pneu reforçado: aquele cuja carcaça é mais resistente do que a de um pneu normal equivalente, podendo suportar mais carga; pneu para uso misto: pneu próprio para utilização em veículos que trafegam alternadamente por estradas pavimentadas ou não; e pneu para uso fora estrada: pneu com banda de rodagem especial para utilização fora de rodovias públicas.

c) Quanto à estrutura (ou construção): indica a forma de construção e a disposição das lonas da estrutura resistente do pneu: pneu diagonal: aquele cuja estrutura apresenta os cabos das lonas estendidos até os talões e são orientados de maneira a formar ângulos alternados, sensivelmente inferiores a 90º em relação à linha mediana da banda de rodagem. Porém, a produção brasileira de pneus de automóveis do tipo diagonal é decrescente ("projetos antigos") e está sendo substituída pela produção de pneus do tipo radial devido a questões de desempenho e segurança do usuário; e pneu radial: aquele cuja estrutura é constituída de uma ou mais lonas cujos fios estão dispostos de talão a talão e colocados 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 petição, o pneu radial é caracterizado pela aplicação de matérias-primas diferenciadas e apresenta processo produtivo mais complexo, conferindo melhor qualidade e desempenho.

d) Quanto ao desenho da banda de rodagem: desenho de Banda de Rodagem Simétrico: desenho que apresenta, em relação ao eixo longitudinal, similaridade de escultura; desenho de Banda de Rodagem Assimétrico: desenho que não apresenta, em relação ao eixo longitudinal, similaridade de escultura, vinculado à estrutura de carcaça específica ou não; e desenho de Banda de Rodagem com Sentido de Rotação: desenho concebido para único sentido de rotação, vinculado à estrutura de carcaça específica ou não.

As principais funções desempenhadas pelos pneus são suportar estática e dinamicamente a carga, assegurar a transmissão da força do motor, assegurar a dirigibilidade, assegurar a frenagem do veículo e garantir a estabilidade e aderência.

Os pneus fabricados pela indústria doméstica são destinados a automóveis de passeio e são vendidos tanto para o mercado primário (montadoras de automóveis) quanto para o mercado secundário ou de reposição.

Os pneus produzidos pela indústria doméstica são constituídos de talões, lonas, cintas estabilizadoras, banda de rodagem, costado, ombro, amortecedores, liner, raias, sulcos, antifricção, cobre-talão, sub-banda de rodagem e compostos. As principais matérias-primas são a borracha natural, borracha sintética, negro de fumo, enxofre, antioxidantes, óleos minerais, pigmentos diversos, aceleradores e retardadores, óxido de zinco, cordões para a carcaça e arames de aço.

A indústria doméstica produz pneus de passeio radial para uso exclusivo sem câmara (tubeless). A linha de produtos é composta por pneus para uso na cidade (on-road) e misto (on/off road). Com relação ao desenho da banda de rodagem, os modelos são simétricos, assimétricos e com sentido de rotação.

O processo produtivo na indústria doméstica pode ser dividido em três fases.

A primeira fase da fabricação do pneu é a preparação do composto. Ele é formado por vários tipos de borracha natural e sintética, negro de fumo, aceleradores, pigmentos químicos, que são colocados em um misturador (banbury), onde é realizada a homogeneização dos elementos (mistura). Para cada parte do pneu há um composto específico, ou seja, com propriedades físicas e químicas diferentes.

Depois do composto pronto, parte-se para a produção dos componentes. Esses componentes são: banda de rodagem, parede lateral, talão, lonas de corpo, lonas estabilizadoras e estanque.

A banda de rodagem (parte do pneu que entra em contato com o solo) e a parede lateral são produzidas pelo processo de extrusão. Uma máquina chamada extrusora, espécie de rosca, vai girando, aquecendo e empurrando o composto para uma forma, na qual os componentes tomam seus formatos finais.

As lonas de corpo e a lâmina de estanque são formadas na calandra. Nela existem três ou mais rolos cilíndricos que produzem as lâminas de borracha. Essas lâminas se juntam a tecidos de poliéster e de náilon (também utilizado como reforço), formando as lonas de corpo.

Na formação das lonas estabilizadoras (feita pelo processo de extrusão), vários fios de aço recebem a camada de borracha e formam uma fita com largura determinada. Essas fitas são, então, cortadas em ângulos, concluindo a produção do componente. É importante diferenciar uma lona da outra: as lonas de corpo são aquelas formadas por poliéster e náilon; as lonas estabilizadoras são formadas por fios de aço; e a estanque, por sua vez, é formada apenas por borracha (composto).

O talão (parte do pneu que faz ligação com a roda) passa por uma pequena extrusora, que aplica uma camada de borracha sobre fios de aço. Esses fios são enrolados em cilindros que formam o componente.

A segunda fase é o processo de construção, em que é produzida a carcaça (esqueleto do pneu que sustenta a carga). Uma parte dos componentes (estanque, lona de corpo e talão) é aplicada em uma máquina, parecida com um tambor, formando a carcaça. Em seguida, são aplicadas a lona estabilizadora e a banda de rodagem.

A terceira fase consiste na vulcanização, processo que dá forma ao pneu. Para tanto, o pneu é colocado em uma prensa sob determinada temperatura, pressão e tempo. Nessa prensa há um molde com as características específicas de cada produto, no qual são determinados a forma e o desenho finais da banda de rodagem.

Depois de vulcanizado, o pneu passa pela inspeção final, onde são efetuadas todas as inspeções e testes de liberação do pneu, garantindo, assim, a consistência e a confiabilidade no seu desempenho.

O processo produtivo é comum a todos os tipos de pneus similares ao pneu objeto do direito, abrangendo todas as etapas desse processo, ou seja, desde o recebimento de matérias-primas, preparação dos compostos, preparação dos componentes e, finalmente, a construção do pneu que, após a fase final da produção, é destinado ao armazém de produtos acabados.

### 3.3. Da classificação e do tratamento tarifário

O produto objeto da revisão, comumente classificado no código 4011.10.00 da NCM, sujeitou-se à alíquota do imposto de importação de 16% (dezesseis por cento) durante todo o período de revisão (julho de 2013 a junho de 2018). Tal classificação tarifária atualmente é assim descrita:

4011	Pneumáticos novos, de borracha
4011.10.00	Do tipo utilizado em automóveis de passageiros (incluindo os veículos de uso misto ( <i>station wagons</i> ) e os automóveis de corrida)

Cabe destacar que a referida classificação tarifária é objeto das seguintes preferências tarifárias nas importações brasileiras de produto similar:

Preferências tarifárias		
País/Bloco	Base legal	Preferência tarifária
Argentina	ACE18 - Mercosul	100%
Uruguai	ACE18 - Mercosul	100%
Paraguai	ACE18 - Mercosul	100%
Chile	ACE35-Mercosul-Chile	100%
Bolívia	ACE36-Mercosul-Bolívia	100%
México	ACE55-México-Brasil	100%
Peru	ACE58-Mercosul-Peru	100%
Colômbia	ACE59-Mercosul-Colômbia	100%
Equador	ACE59-Mercosul-Ecuador	55%
Colômbia	ACE72-Mercosul-Colômbia	100%
Cuba	APTR04-Brasil-Cuba	28%
Israel	ALC-Mercosul-Israel	90%
Venezuela	APTR04-Venezuela-Brasil	28%

### 3.4. 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 acerca da similaridade entre o produto objeto do direito e o similar.

Conforme informações obtidas na petição e durante os procedimentos anteriores, o produto em análise e o produto fabricado no Brasil apresentam as mesmas características físicas, são produzidos a partir das mesmas matérias-primas e seguem processo de produção semelhante. Apresentam a mesma composição química, possuem os mesmos usos e aplicações e suprem o mesmo mercado, sendo, portanto, considerados concorrentes entre si.

Dessa forma, diante das informações apresentadas, ratifica-se, para fins de início da revisão, a conclusão alcançada na investigação original de que o produto fabricado no Brasil é similar ao produto objeto do direito antidumping nos termos o art. 9º do Decreto nº 8.058, de 2013.

### 4. DA INDÚSTRIA DOMÉSTICA

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

A petição, Associação Nacional da Indústria de Pneumáticos - ANIP, possui, entre seus associados, seis fabricantes do produto similar nacional, a saber: Goodyear do Brasil Produtos de Borracha Ltda., Pirelli Pneus Ltda., Sociedade Michelin de Participações, Indústria e Comércio Ltda., Bridgestone do Brasil Indústria e Comércio Ltda., Continental do Brasil Produtos Automotivos Ltda e Sumitomo Rubber do Brasil Ltda.

As empresas Bridgestone, Continental e Pirelli apresentaram os dados necessários para análise do dano. A ANIP forneceu na petição de abertura, além dos dados das referidas empresas, estimativas de produção conjunta das demais empresas associadas.

Ressalta-se que os demais produtores serão notificados e receberão questionários sobre o produto similar doméstico, o qual foi definido, no item 3.2 deste documento, como pneus novos, de borracha, para automóveis de passageiros, de construção radial, das séries 65 e 70, aros 13" e 14", bandas 165, 175 e 185.

Consideraram-se, portanto, as empresas associadas à ANIP como sendo a totalidade dos produtores nacionais de pneus de automóveis e, a partir do total produzido, apresentado pela ANIP, estimou-se que as empresas que forneceram os dados para análise de dano representam 65% da produção nacional.

Dessa forma, para fins de análise dos indícios de dano, foi definida como indústria doméstica as linhas de produção de pneus de automóveis das empresas Bridgestone, Continental e Pirelli, responsáveis por 65% da produção nacional brasileira de pneus de automóveis durante o período de julho de 2013 a junho de 2018.

### 5. DOS INDÍCIOS 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.

De acordo com os arts. 103 e 107 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 do 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 dumping durante a vigência do direito

Para fins do início da revisão, utilizou-se o período de julho de 2017 a junho de 2018 a fim de se verificar a existência de indícios de continuação/retomada da prática de dumping nas exportações para o Brasil de pneus de automóveis, originárias da Coreia do Sul, da Tailândia, do Taipé Chinês e da Ucrânia.

De acordo com os dados detalhados de importação disponibilizados pela RFB, as importações brasileiras de pneus de automóveis originárias da Coreia do Sul, da Tailândia, do Taipé Chinês e da Ucrânia, nesse período, somaram 25.021,29 quilogramas, sendo consideradas como importações em quantidades não representativas.

#### 5.1.1. Do valor normal

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

Para fins de início da revisão, optou-se pela construção do valor normal, com base em metodologia proposta pela petionária acompanhada de documentos e dados fornecidos na petição. O valor normal foi construído com base em informações disponíveis que refletem os preços praticados nas economias dos países em questão, obtidas junto a fontes públicas.

Para construção do valor normal, a petionária tomou como base a composição dos pneus de aros 13" e 14" fornecida pelas empresas [CONFIDENCIAL], apurando-se, assim, os coeficientes técnicos pertinentes.

Material	Coeficientes técnicos						Coeficientes Técnicos (kg/kg pneu)
	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]	
Borracha Sintética	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Borracha Natural	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Negro de Carbono	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Reforço Metálico	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Tecidos	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Químicos e Outros	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
TOTAL MATERIAL	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00

A seguir, foram identificadas as subposições do Sistema Harmonizado referentes aos materiais considerados, à exceção de "Químicos e Outros", e apurou-se o preço médio de importação de cada um dos países objeto da petição, para cada uma das subposições, com base nas estatísticas disponibilizadas pelo Trade Map ([www.trademap.org/](http://www.trademap.org/)), desenvolvido pelo International Trade Center, para o período objeto de análise. A esse preço médio foi adicionado o imposto de importação pertinente, o qual foi obtido por meio de consulta ao site Market Access Map ([www.macmap.org/](http://www.macmap.org/)); e montantes a título de despesas de internação e frete doméstico, apurados com base em informação disponível no site "Doing Business", do Banco Mundial. O imposto de importação para a subposição foi calculado com base na média ponderada pela quantidade das alíquotas correspondentes a cada um dos países fornecedores. Obteve-se, assim, o preço médio dos materiais posto fábrica.

Preço médio dos principais materiais Coreia do Sul									
Material	Posição	US\$ mil P5 (CIF)	kg P5	Preço Médio	Imposto de importação (NMF)	Imposto de importação US\$/kg	Desp Intern US\$/kg	Frete Dom US\$/kg	Preço médio internado Porta Fab US\$/kg
Borracha Sintética	4002.19	139.823	57.352.733	2,44	8,00%	0,20	0,02	0,04	2,69
Borracha Sintética	4002.20	51.714	26.623.776	1,94	8,00%	0,16	0,02	0,04	2,16
Borracha Sintética	4002.39	92.646	32.780.288	2,83	5,00%	0,14	0,02	0,04	3,03
Borracha Sintética	4002.60	17.510	2.807.184	6,24	8,00%	0,50	0,02	0,04	6,80
Borracha Sintética	4002.70	38.176	16.457.777	2,32	8,00%	0,19	0,02	0,04	2,56
Borracha Sintética	TOTAL	339.869	136.021.758	2,50		0,18	0,02	0,04	2,74
Borracha Natural	4001.22	523.598	325.250.052	1,61	0,00%	0,00	0,02	0,04	1,67
Borracha Natural	4001.29	15.215	8.638.811	1,76	0,00%	0,00	0,02	0,04	1,82
Borracha Natural	TOTAL	538.813	333.888.863	1,61		0,00	0,02	0,04	1,67
Negro de Carbono	2803.00	81.380	35.932.039	2,26	5,50%	0,12	0,02	0,04	2,45
Negro de Carbono	TOTAL	81.380	35.932.039	2,26		0,03	0,02	0,04	2,45
Arames	7217.20	77.125	94.291.172	0,82	0,00%	0,00	0,02	0,04	0,88
Arames	7217.30	35.260	32.047.841	1,10	0,00%	0,00	0,02	0,04	1,16
Arames	7312.10	204.841	124.686.344	1,64	0,00%	0,00	0,02	0,04	1,70
Arames	TOTAL	317.226	251.025.357	1,26		0,00	0,02	0,04	1,32
Tecidos	5402.10	0	0	0					
Tecidos	5402.19	73.106	19.341.891	3,78	8,00%	0,30	0,02	0,04	4,14
Tecidos	5902.10	49.704	11.058.262	4,49	8,00%	0,36	0,02	0,04	4,91
Tecidos	5902.20	51.744	18.401.171	2,81	8,00%	0,22	0,02	0,04	3,10
Tecidos	TOTAL	174.554	48.801.324	3,58		0,29	0,02	0,04	3,92

Preço médio dos principais materiais Tailândia									
Material	Posição	US\$ mil P5 (CIF)	kg P5	Preço Médio	Imposto de importação (NMF)	Imposto de importação US\$/kg	Desp Inter US\$/kg	Frete Dom US\$/kg	Preço médio internado Porta Fab US\$/kg
Borracha Sintética	4002.19	287.627	158.728.688	1,81	5,00%	0,09	0,02	0,01	1,93
Borracha Sintética	4002.20	225.964	119.251.665	1,89	5,00%	0,09	0,02	0,01	2,01
Borracha Sintética	4002.39	53.833	21.580.089	2,49	0,00%	0,00	0,02	0,01	2,52
Borracha Sintética	4002.60	81.143	17.183.857	4,72	0,00%	0,00	0,02	0,01	4,75
Borracha Sintética	4002.70	74.342	30.465.736	2,44	0,00%	0,00	0,02	0,01	2,47
Borracha Sintética	TOTAL	722.909	347.210.035	2,08	-	0,07	0,02	0,01	2,18
Borracha Natural	4001.22	760	387.707	1,96	0,00%	0,00	0,02	0,01	1,99
Borracha Natural	4001.29	4	1.104	3,62	5,00%	0,18	0,02	0,01	3,83
Borracha Natural	TOTAL	764	388.811	1,96	-	0,00	0,02	0,01	1,99
Negro de Carbono	2803.00	326.769	276.086.324	1,18	0,00%	0,00	0,02	0,01	1,21
Negro de Carbono	TOTAL	326.769	276.086.324	1,18	-	0,03	0,02	0,01	1,21
Arames	7217.20	24.729	27.121.851	0,91	5,00%	0,05	0,02	0,01	0,98
Arames	7217.30	96.789	85.886.887	1,13	5,00%	0,06	0,02	0,01	1,21
Arames	7312.10	195.442	101.426.007	1,93	5,00%	0,10	0,02	0,01	2,05
Arames	TOTAL	316.960	214.434.745	1,48	-	0,00	0,02	0,01	1,58
Tecidos	5402.10	-	-	-	-	-	-	-	-
Tecidos	5402.19	108.098	25.947.919	4,17	5,00%	0,21	0,02	0,01	4,40
Tecidos	5902.10	93.504	22.289.855	4,19	5,00%	0,21	0,02	0,01	4,43
Tecidos	5902.20	105.280	35.677.280	2,95	5,00%	0,15	0,02	0,01	3,12
Tecidos	TOTAL	306.882	83.915.054	3,66		0,18	0,02	0,01	3,87

Preço médio dos principais materiais  
Taipé Chinês

Material	Posição	US\$ mil P5 (CIF)	kg P5	Preço Médio	Imposto de importação (NMF)	Imposto de importação US\$/kg	Desp Inter US\$/kg	Frete Dom US\$/kg	Preço médio internado Porta Fab US\$/kg
Borracha Sintética	4002.19	106.702	52.510.957	2,03	3,50%	0,07	0,02	0,02	2,15
Borracha Sintética	4002.20	62.521	35.354.755	1,77	3,50%	0,06	0,02	0,02	1,87
Borracha Sintética	4002.39	26.475	10.894.758	2,43	2,00%	0,05	0,02	0,02	2,52
Borracha Sintética	4002.60	11.688	4.625.518	2,53	2,00%	0,05	0,02	0,02	2,62
Borracha Sintética	4002.70	29.836	17.029.470	1,75	2,00%	0,04	0,02	0,02	1,83
Borracha Sintética	TOTAL	237.222	120.415.458	1,97	-	0,06	0,02	0,02	2,07
Borracha Natural	4001.22	254	158.535	1,60	0,00%	0,00	0,02	0,02	1,64
Borracha Natural	4001.29	108.748	63.555.991	1,71	0,00%	0,00	0,02	0,02	1,75
Borracha Natural	TOTAL	109.002	63.714.526	1,71	-	0,00	0,02	0,02	1,75
Negro de Carbono	2803.00	92.225	68.054.131	1,36	2,50%	0,03	0,02	0,02	1,43
Negro de Carbono	TOTAL	92.225	68.054.131	1,36	-	0,03	0,02	0,02	1,43
Arames	7217.20	4.869	5.245.000	0,93	0,00%	0,00	0,02	0,02	0,97
Arames	7217.30	30.577	17.002.000	1,80	0,00%	0,00	0,02	0,02	1,84
Arames	7312.10	76.431	41.688.886	1,83	0,00%	0,00	0,02	0,02	1,88
Arames	TOTAL	111.877	63.935.886	1,75	-	0,00	0,02	0,02	1,79
Tecidos	5402.10	-	-	-	-	-	-	-	-
Tecidos	5402.19	59.119	15.813.513	3,74	1,50%	0,06	0,02	0,02	3,84
Tecidos	5902.10	27.916	7.035.451	3,97	5,00%	0,20	0,02	0,02	4,21
Tecidos	5902.20	21.159	6.128.511	3,45	5,00%	0,17	0,02	0,02	3,67
Tecidos	TOTAL	108.194	28.977.475	3,73	-	0,12	0,02	0,02	3,89

Preço médio dos principais materiais  
Ucrânia

Material	Posição	US\$ mil P5 (CIF)	kg P5	Preço Médio	Imposto de importação (NMF)	Imposto de importação US\$/kg	Desp Inter US\$/kg	Frete Dom US\$/kg	Preço médio internado Porta Fab US\$/kg
Borracha Sintética	4002.19	22.963	11.398.873	2,01	0,00%	0,00	0,01	0,02	2,04
Borracha Sintética	4002.20	7.459	4.498.702	1,66	0,00%	0,00	0,01	0,02	1,68
Borracha Sintética	4002.39	742	220.435	3,37	0,00%	0,00	0,01	0,02	3,39
Borracha Sintética	4002.60	20.041	15.244.218	1,31	0,00%	0,00	0,01	0,02	1,34
Borracha Sintética	4002.70	403	204.929	1,97	0,00%	0,00	0,01	0,02	1,99
Borracha Sintética	TOTAL	51.608	31.567.157	1,63	-	0,00	0,01	0,02	1,66
Borracha Natural	4001.22	74	30.720	2,41	0,00%	0,00	0,01	0,02	2,44
Borracha Natural	4001.29	7	2.793	2,51	0,00%	0,00	0,01	0,02	2,53
Borracha Natural	TOTAL	81	33.513	2,42	-	0,00	0,01	0,02	2,44
Negro de Carbono	2803.00	2.031	2.408.235	0,84	2,00%	0,02	0,01	0,02	0,89
Negro de Carbono	TOTAL	2.031	2.408.235	0,84	-	0,03	0,01	0,02	0,89
Arames	7217.20	4.373	2.883.807	1,52	0,00%	0,00	0,01	0,02	1,54
Arames	7217.30	1.943	1.355.063	1,43	0,00%	0,00	0,01	0,02	1,46
Arames	7312.10	8.648	4.858.682	1,78	0,00%	0,00	0,01	0,02	1,81
Arames	TOTAL	14.964	9.097.552	1,64	-	0,00	0,01	0,02	1,67
Tecidos	5402.10	-	-	-	-	-	-	-	-
Tecidos	5402.19	964	302.027	3,19	0,00%	0,00	0,01	0,02	3,22
Tecidos	5902.10	298	45.645	6,53	0,00%	0,00	0,01	0,02	6,56
Tecidos	5902.20	978	291.751	3,35	5,60%	0,19	0,01	0,02	3,57
Tecidos	TOTAL	2.240	639.423	3,50	-	0,09	0,01	0,02	3,62

O custo dos materiais para a produção de um quilograma de pneu foi então obtido pela multiplicação do coeficiente técnico pelo preço médio dos materiais. No caso de "Químicos e Outros", o custo foi apurado considerando-se a participação dessa rubrica no custo dos materiais da indústria doméstica.

Custo dos materiais  
Coreia do Sul

Materiais	Preço Matéria Prima (US\$/kg)	Coeficiente Técnico (kg/kg pneus)	US\$/kg de pneu
Borracha sintética	2,74	[CONF.]	[CONF.]
Borracha natural	1,67	[CONF.]	[CONF.]
Negro de carbono	2,45	[CONF.]	[CONF.]
Arames	1,32	[CONF.]	[CONF.]
Tecidos	3,92	[CONF.]	[CONF.]
Químicos e outros	-	-	[CONF.]
TOTAL	-	-	[CONF.]

Tailândia

Materiais	Preço Matéria Prima (US\$/kg)	Coeficiente Técnico (kg/kg pneus)	US\$/kg de pneu
Borracha sintética	2,18	[CONF.]	[CONF.]
Borracha natural	1,99	[CONF.]	[CONF.]
Negro de carbono	1,21	[CONF.]	[CONF.]
Arames	1,58	[CONF.]	[CONF.]
Tecidos	3,87	[CONF.]	[CONF.]
Químicos e outros	-	-	[CONF.]
TOTAL	-	-	[CONF.]

Taipé Chinês

Materiais	Preço Matéria Prima (US\$/kg)	Coeficiente Técnico (kg/kg pneus)	US\$/kg de pneu
Borracha sintética	2,07	[CONF.]	[CONF.]
Borracha natural	1,75	[CONF.]	[CONF.]
Negro de carbono	1,43	[CONF.]	[CONF.]
Arames	1,79	[CONF.]	[CONF.]
Tecidos	3,89	[CONF.]	[CONF.]
Químicos e outros	-	-	[CONF.]
TOTAL	-	-	[CONF.]

Ucrânia

Materiais	Preço Matéria Prima (US\$/kg)	Coeficiente Técnico (kg/kg pneus)	US\$/kg de pneu
Borracha sintética	1,66	[CONF.]	[CONF.]
Borracha natural	2,44	[CONF.]	[CONF.]
Negro de carbono	0,89	[CONF.]	[CONF.]
Arames	1,67	[CONF.]	[CONF.]
Tecidos	3,62	[CONF.]	[CONF.]
Químicos e outros	-	-	[CONF.]
TOTAL	-	-	[CONF.]

Para determinação do custo de utilidades/kg do produto objeto da revisão, considerou-se o consumo por quilo de pneu, de energia elétrica ([CONF.] kwh) e gás ([CONF.] m³), com base nas informações fornecidas pelas empresas [CONFIDENCIAL]. O custo dessas utilidades quanto aos países investigados foi apurado com base nos dados pertinentes disponibilizados pelas seguintes entidades: Banco Mundial, Comissão Europeia, Comissão Federal Reguladora de Energia dos E.U.A., Ministério de Assuntos Econômicos do

Taipé Chinês, União Internacional do Gás, DBS Group e distribuidora de energia elétrica de Kiev. Para as demais utilidades (outros combustíveis e água), considerou-se a sua participação no custo de utilidades das empresas que forneceram a informação referente a utilidades.

**Custo das utilidades  
Coreia do Sul**

Utilidades	Coeficiente Técnico	Preço Coreia do Sul		Custo / kg Pneus
		US\$	Unid	
Energia Elétrica (kWh/kg)	[CONF.]	0,087	US\$/kWh	[CONF.]
Gás Natural (m³/kg)	[CONF.]	0,364	US\$/m³	[CONF.]
Outras Utilidades				[CONF.]
TOTAL				[CONF.]

**Tailândia**

Utilidades	Coeficiente Técnico	Preço Tailândia		Custo / kg Pneus
		US\$	Unid	
Energia Elétrica (kWh/kg)	[CONF.]	0,14	US\$/kWh	[CONF.]
Gás Natural (m³/kg)	[CONF.]	0,37	US\$/m³	[CONF.]
Outras Utilidades	-	-	-	[CONF.]
TOTAL				[CONF.]

**Taipé Chinês**

Utilidades	Coeficiente Técnico	Preço Taipé Chinês		Custo / kg Pneus
		US\$	Unid	
Energia Elétrica (kWh/kg)	[CONF.]	0,11	US\$/kWh	[CONF.]
Gás Natural (m³/kg)	[CONF.]	0,38	US\$/m³	[CONF.]
Outras Utilidades	-	-	-	[CONF.]
TOTAL				[CONF.]

**Ucrânia**

Utilidades	Coeficiente Técnico	Preço Ucrânia		Custo / kg Pneus
		US\$	Unid	
Energia Elétrica (kWh/kg)	[CONF.]	0,09	US\$/kWh	[CONF.]
Gás Natural (m³/kg)	[CONF.]	0,29	US\$/m³	[CONF.]
Outras Utilidades	-	-	-	[CONF.]
TOTAL				[CONF.]

Com vistas à determinação do custo da mão de obra direta e da mão de obra indireta/kg de pneu, tomou-se como base a produção média mensal, em P5, por empregado direto e indireto, das empresas domésticas. O custo da mão de obra dos países investigados foi apurado com base nos dados pertinentes disponibilizados por meio do Ministério do Trabalho do Taipé Chinês, do Ministério das Finanças da Ucrânia, do Banco da Tailândia e do sítio eletrônico Trading Economics.

**Custo da mão de obra direta e indireta  
Coreia do Sul, Taipé Chinês e Ucrânia**

	Coreia do Sul	Taipé Chinês	Ucrânia
Prod Mensal kg/Emp Direto	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Prod Mensal kg/Emp Indireto	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Emp Dir/kg pneu	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Emp Ind/kg pneu	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Salário Indústria (P5) - Moeda Local \$	4.220.358,50	50.993,67	12.350,75
Paridade Dólar (P5) - Moeda Local /US\$	1.096,93	29,86	26,60
Salário Indústria (P5) - US\$	3.847,44	1.707,87	464,39
Custo Emp Dir/kg - US\$	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Custo Emp Ind/kg - US\$	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]

**Tailândia**

Prod Anual (kg)	[CONF.]
Prod Mensal (kg)	[CONF.]
Prod Dia (kg)	[CONF.]
Prod Hora (kg)	[CONF.]
Emp Dir Prod	[CONF.]
Emp Ind Prod	[CONF.]
Prod Hora kg/Emp Direto Prod	[CONF.]
Prod Hora kg/Emp Indireto Prod	[CONF.]
Emp Dir/kg pneu (Hora)	[CONF.]
Emp Ind/kg pneu (Hora)	[CONF.]
Cto MDO hora (P5) - US\$	2,08
Custo Emp Dir/kg - US\$	[CONF.]
Custo Emp Ind/kg - US\$	[CONF.]

Para as demais rubricas do custo de produção, tomou-se como base a sua participação no custo de produção/kg de pneu, em P5, das empresas domésticas que forneceram informação sobre coeficientes técnicos, obtendo-se, assim, o custo de fabricação/kg de pneu.

**Custo de fabricação  
US\$/kg**

Rubricas	Coreia do Sul	Tailândia	Taipé Chinês	Ucrânia
1. Materiais	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Borracha sintética	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Borracha natural	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Negro de carbono	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Arames	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Tecidos	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Químicos e outros	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
2. Utilidades	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Energia elétrica	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Gás	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Outros combustíveis	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
3. MDO (CV e CF)	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
- MDO direta	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]

- MDO indireta	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
4. Outros custos variáveis	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
5. Custos fixos (excl MDO)	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
6. Custo de fabricação	5,13	3,43	3,48	2,53

Ao custo de fabricação, foram acrescidos montantes referentes a despesas e lucro operacionais, apurados, no caso da Coreia do Sul e Ucrânia, com base no demonstrativo de resultados da empresa coreana Hankook Tyre, considerada a melhor informação disponível para determinação de despesas e lucro operacionais, no caso da Ucrânia, visto ser a Coreia do Sul o segundo principal fornecedor do produto para o mercado ucraniano, conforme estatísticas do Trade Map. No caso de Tailândia e Taipé Chinês, os montantes referentes às rubricas em questão foram apurados com base no demonstrativo da empresa Cheng Shin Rubber Ind. Co., que possui plantas industriais nesses dois países.

**Apuração Percentual de Despesas e Lucro Operacionais sb Custo Hankook Tire Ltd.**

Itens	Won coreano (mil \$)	%/Custo
NET Revenue	6.812.857.982	-
Cost of Revenue	-4.492.383.668	-
Gross Profit	2.320.474.314	-
Despesas Operacionais	-1.541.594.064	34%
- SA&G Expenses	-1.349.380.914	30%
- R&D Expenses	-177.661.628	4%
- Res. Financeiro	-14.551.522	1%
Lucro Operacional	778.880.250	17%

**Cheng Shin Rubber Ind. Co.**

Itens	Novo dólar taiwanês (mil \$)	%/Custo
NET Revenue	112.309.166	-
Cost of Revenue	-86.631.096	-
Gross Profit	25.678.070	-
Despesas Operacionais	-18.572.054	21%
- SAG Expenses	-12.188.485	14%
- R&D Expenses	-5.091.093	6%
- Res. Financeiro	-1.292.476	1%
Lucro Operacional	7.106.016	8%

A seguir, apresenta-se o valor normal construído, na condição de venda ex fabrica, para os países submetidos à análise.

**Valor normal construído  
US\$/kg**

Itens	Coreia do Sul	Tailândia	Taipé Chinês	Ucrânia
1. Custo de fabricação	5,13	3,43	3,48	2,53
2. Despesas operacionais	1,80	0,72	0,73	0,89
- Desp Venda, Adm e Ger	1,54	0,48	0,49	0,76
- Desp P&D	0,20	0,20	0,20	0,10
- Resultado financeiro	0,05	0,04	0,04	0,03
3. Lucro operacional	0,89	0,28	0,29	0,44
4. Valor normal construído	7,82	4,43	4,49	3,85

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

Uma vez que houve apenas exportações de pneus de automóveis da Coreia do Sul, da Tailândia, do Taipé Chinês e da Ucrânia para o Brasil em quantidades não representativas durante o período de revisão, a probabilidade de retomada do dumping foi determinada com base na comparação entre o valor normal médio internalizado no mercado brasileiro e o preço médio de venda do produto similar doméstico no mercado brasileiro, apurados para o período de revisão, conforme previsto no inciso I do § 3º do art. 107 do Decreto nº 8.058, de 2013.

A fim de internalizar os valores normais médios das origens investigadas no mercado brasileiro, verificou-se a necessidade de adicionar os valores relativos às despesas de exportação e aos fretes internos de cada país exportador, extraídos da publicação Doing Business do Banco Mundial, ao frete e seguro internacionais, além das despesas de internacionalização, adicional ao frete para renovação da marinha mercante (AFRMM) e imposto de importação no Brasil.

Para fins de início da revisão, os montantes relativos a frete e seguro internacionais foram estimados com base na revisão original, da seguinte forma:

**Parâmetros para frete e seguro internacionais**

Origem	US\$ FOB/t (A)	US\$ CIF/t (B)	Frete e Seg Internac. US\$/kg (B-A = C)	C/A	Frete Int	Seg Int
Coreia do Sul	4.347,38	4.695,21	347,83	8,00%	7,00%	1,00%
Tailândia	3.258,78	3.524,07	265,29	8,14%	7,14%	1,00%
Taipé Chinês	3.546,00	3.805,48	259,48	7,32%	6,32%	1,00%
Ucrânia	2.742,28	2.946,77	204,49	7,46%	6,46%	1,00%

Ao preço na condição CIF, foram acrescidos o imposto de importação e o AFRMM, com alíquotas vigentes no período, respectivamente, de 16% sobre o valor CIF e 25% sobre o frete marítimo. As demais despesas de internacionalização foram calculadas considerando as respostas dos importadores aos questionários durante a investigação original mediante aplicação de 3,48% sobre o valor CIF.

A conversão do preço CIF internado, de dólares estadunidenses para reais, foi realizada utilizando-se a taxa de câmbio média do período de julho de 2017 a junho de 2018, a fim de compará-lo com o preço médio de venda do produto similar doméstico no mercado brasileiro de R\$ 16,30, calculado no item 8.3 deste documento.

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

**Comparação entre valor normal e preço médio de venda do produto similar doméstico**

Rubricas	Coreia do Sul	Tailândia	Taipé Chinês	Ucrânia
(A) Preço ex fabrica de venda do produto no mercado do país exportador	7,82	4,43	4,49	3,85

(B) Frete interno no país exportador	0,01	0,01	0,02	0,02
(C) Despesas de exportação	0,01	0,01	0,02	0,01
(C) Preço FOB (A+B)	7,85	4,45	4,54	3,88
(D) Frete internacional	0,55	0,32	0,29	0,25
(E) Seguro internacional	0,08	0,04	0,05	0,04
(F) Preço CIF (C+D+E)	8,47	4,81	4,87	4,17
(G) Imposto de importação	1,36	0,77	0,78	0,67
(H) AFRMM (25% s/ frete marítimo)	0,14	0,08	0,07	0,06
(I) Despesas de internação	0,29	0,17	0,17	0,15
(J) Preço CIF internado (F+G+H+I)	10,26	5,83	5,89	5,05
Taxa de câmbio (R\$/US\$)	3,32	3,32	3,32	3,32
		R\$/kg		
(K) Preço CIF internado	34,06	19,36	19,55	16,77
(L) Preço da indústria doméstica	16,30	16,30	16,30	16,30
(M) Diferença (K-L)	17,76	3,06	3,25	0,47

Desse modo, para fins de início da revisão, infere-se que, na hipótese de não prorrogação do direito antidumping hoje em vigor, as origens objeto do direito antidumping muito provavelmente retomariam a prática de dumping em suas exportações para o Brasil para concorrer no mercado brasileiro.

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

Tendo em vista a diferença encontrada entre os valores normais médios CIF internados de Coreia do Sul, Tailândia, Taipé Chinês e Ucrânia e o preço médio de venda do produto similar doméstico, considerou-se, para fins de início da revisão do direito antidumping em vigor, haver indícios suficientes da probabilidade de retomada da prática de dumping nas exportações de pneus de automóveis dessas origens para o Brasil.

5.2. Do desempenho dos produtores/exportadores

Ao tratar do desempenho dos produtores/exportadores, a petionária inicialmente apresentou algumas evidências da significativa capacidade produtiva e de produção de pneus de automóveis nos países investigados.

Para fins comparativos, vale destacar que, em P5, a capacidade efetiva de produção do produto similar doméstico foi de 17.350.054 unidades de pneus de automóveis, tendo sido vendidas 12.962.106 unidades de fabricação própria no mesmo período, o que corresponde a 84.062.803,86 quilogramas vendidos.

Quanto à Coreia do Sul, a petionária destacou que a Nexen, uma das maiores produtoras de pneus desse país asiático, anunciou a construção de nova fábrica com vistas ao aumento de 6% da demanda global. A nova planta seria a maior fábrica produtora de pneus de automóveis e light trucks, de acordo com a empresa. O investimento se iniciaria em 2017 e dobraria a produção das plantas da China e Coreia do Sul para 60 milhões de unidades, estando entre as 10 maiores produtoras de pneus mundiais.

Por sua vez, a Hankook Tire, outra grande produtora de pneus da Coreia do Sul, anunciou que a venda de pneus para automóveis de passageiros cresceu 2,3% em comparação com o ano de 2017. Neste mesmo ano, a empresa adquiriu a distribuidora australiana JAX TYRES, expandindo o sistema de distribuição para seus 4.000 distribuidores diretos e franqueados no mundo. Além disso, conforme noticiado no primeiro semestre de 2018, a empresa também adquiriu uma das principais distribuidoras de pneus alemã, a Reifen-Mueller, o que se alinharia ao seu planejamento para inovar e fortalecer seu sistema de distribuição global.

De acordo com o Tire Business de 2017, a Coreia do Sul possui uma capacidade produtiva de cerca de 108 milhões de unidades de pneus por ano considerando a produção das linhas produtoras de pneus de passeio, que podem também englobar outros tipos de pneus.

O sítio eletrônico do Trade Map indica, ademais, que a Coreia do Sul exportou 539.286 toneladas em P5 de produtos classificados sob a subposição 4011.10 do Sistema Harmonizado. A despeito de tal código incluir outros produtos que não os investigados, mesmo uma fração deste montante seria significativa, considerando-se que o mercado brasileiro, em P5, foi de cerca de 160 mil toneladas, ou seja, menos de um terço das exportações dessa origem.

No que diz respeito à Tailândia, seu governo teria planos de expandir a produção de pneus de 530 mil toneladas para mais de um milhão de toneladas nos próximos dois anos. Há grandes fábricas em construção e planos de construção de mais 6 centros de teste de pneus. Por sua vez, conforme o Thailand Tire Market Forecast and Opportunities, o mercado tailandês deverá atingir a marca de US\$ 5,6 bilhões em 2022.

A capacidade de produção para pneus de carro e light truck aumentou 20,7% para 32,5 milhões de unidades no país em 2017.

De acordo com o Tire Business de 2017, a Tailândia possui capacidade produtiva de cerca de 95 milhões de unidades de pneus considerando a produção das linhas produtoras de pneus de passeio, que podem também englobar outros tipos de pneus.

O país exportou US\$ 4,4 bilhões em 2017 em pneus, sendo o 5º maior exportador mundial em valores em 2017. O sítio eletrônico do Trade Map indica, ademais, que a Tailândia exportou 64.264.910 unidades de pneus em P5 de produtos classificados sob a subposição 4011.10 do Sistema Harmonizado. A despeito de tal código incluir outros produtos que não os investigados, mesmo uma fração deste montante seria significativa. Se considerado um peso médio de 6 kg para o pneu de automóvel, conforme fator de conversão proposto pela petionária (que pode variar dependendo das características dos pneus produzidos em cada empresa), esta quantidade pode chegar a 385.589 toneladas. Comparando-se com o mercado brasileiro, em P5, de cerca de 160 mil toneladas, vemos que a Tailândia exportou mais do que o dobro do mercado brasileiro.

Em relação ao Taipé Chinês, sua produção de pneus de automóveis chegou a 22,65 milhões de unidades em 2017. O mercado de pneus do Taipé Chinês está projetado para ultrapassar a marca de USD 1,2 bilhão em 2021 em razão do aumento da produção de automóveis, bem como aumento da demanda por pneus para reposição no país. Nesse sentido, o Taipé Chinês exporta cerca de 80% da produção de produtos para reposição de partes de automóveis, dentre os quais se incluem pneus. Em adição, segundo informativo da Tire World, as exportações de produtos de borracha taiwaneses, que incluem os pneus em geral, cresceram 18,1% entre junho de 2017 e junho de 2018.

De acordo com o Tire Business de 2017, o Taipé Chinês possui uma capacidade produtiva de cerca de 91 milhões de unidades de pneus considerando a produção das linhas produtoras de pneus de passeio, que podem também englobar outros tipos de pneus.

O sítio eletrônico do Trade Map indica, ademais, que o Taipé Chinês exportou 148.954 toneladas em P5 de produtos classificados sob a subposição 4011.10 do Sistema Harmonizado, montante próximo ao mercado brasileiro, que se aproximou de 160 mil toneladas em P5. A despeito de tal código incluir outros produtos que não os investigados, mesmo uma fração deste montante seria significativa.

Sobre a Ucrânia, o Tire Business de 2017 indica que possuiria uma capacidade produtiva de cerca de 7,2 milhões de unidades de pneus considerando a produção das linhas produtoras de pneus de passeio, que podem também englobar outros tipos de pneus.

De acordo com o relatório "Ukraine Tire Market Forecast & Opportunities, 2022", o mercado de pneus deste país está projetado para cruzar a marca de US\$ 2,2 bilhões em 2022. O segmento de pneus de automóveis dominou o mercado em 2016 e este segmento deve manter a liderança de mercado pelos próximos 5 anos.

A petionária apontou ainda que a empresa Rosava, uma das maiores produtoras ucranianas de pneus, teria reportado que em 2016 teve um crescimento de 47,3% das vendas de pneus de automóveis na comparação com o ano anterior.

O sítio eletrônico do Trade Map indica, ademais, que, em P5, a Ucrânia exportou 5.500 toneladas, além de 83.157 unidades de pneus para os E.U.A. que, convertidas ao peso médio de 6 kg, equivaleriam aproximadamente a 499 toneladas, totalizando um volume exportado de 5.999 toneladas de produtos classificados sob a subposição 4011.10 do Sistema Harmonizado.

5.3. Das alterações nas condições de mercado e da aplicação de medidas de defesa comercial

Não foram identificadas medidas em vigor contra pneus de automóveis originários da Coreia do Sul, da Tailândia, do Taipé Chinês e da Ucrânia por parte de outros membros da Organização Mundial do Comércio, bem como alterações nas condições de mercado.

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

A partir das informações anteriormente apresentadas, constatou-se haver indícios da probabilidade de retomada de dumping nas exportações de pneus de automóveis da Coreia do Sul, da Tailândia, do Taipé Chinês e da Ucrânia para o Brasil na hipótese de não se prorrogar o direito antidumping vigente.

6. DAS IMPORTAÇÕES E DO MERCADO BRASILEIRO

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

Assim, para efeito da análise relativa à determinação do início da revisão, considerou-se, de acordo com o § 4º do art. 48 do Decreto nº 8.058, de 2013, o período de janeiro de 2013 a dezembro de 2017, dividido da seguinte forma:

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

6.1. Das importações

Para fins de apuração dos valores e das quantidades de pneus de automóveis importados pelo Brasil em cada período, foram utilizados os dados de importação referentes ao código 4011.10.00 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 não correspondiam às descrições apresentadas no item 3.1, como por exemplo, pneus de construção diagonal e pneus com aros, séries e bandas distintos dos especificados.

6.1.1. Do volume das importações

A tabela seguinte, apresenta os volumes de importações totais de pneus de automóveis no período de análise de indícios de retomada/continuidade de dano à indústria doméstica:

Importações totais ( em número-índice de toneladas )					
Origem	P1	P2	P3	P4	P5
Coreia do Sul	100,0	56,6	39,7	8,0	0,4
Tailândia	100,0	1,0	0,4	1,8	0,5
Taipé Chinês	100,0	2,3	-	-	0,2
Ucrânia	100,0	11,1	-	-	-
Total submetido à análise	100,0	10,8	4,0	1,5	0,2
México	100,0	158,0	149,2	187,4	373,4
Argentina	100,0	94,7	60,9	69,1	51,6
Indonésia	100,0	72,7	19,1	23,1	85,0
Vietnã	100,0	267,6	152,3	288,7	254,4
Índia	100,0	155,5	56,0	33,8	125,2
China	100,0	40,1	8,3	17,9	25,0
Rússia	100,0	84,6	45,8	141,3	72,0
Sérvia	100,0	98,5	3,9	150,0	69,7
Demais países*	100,0	30,9	35,2	22,7	35,8
Total (exceto submetido à análise)	100,0	86,4	47,3	62,1	81,1
Total Geral	100,0	71,7	38,9	50,3	65,4

Observou-se que houve quedas consecutivas nos volumes de importação das origens objeto do direito durante o período analisado, sendo de 89,2% de P1 para P2; 63,4% de P2 para P3; 62,4% de P3 para P4 e 83,8% de P4 para P5. Considerando os extremos da série, houve queda de 99,7%.

Em relação ao volume importado das origens não objeto do direito, observou-se diminuição de 13,6% de P1 a P2; 45,2% de P2 a P3. Já de P3 a P4 e de P4 a P5 houve aumento de 31,1% e 30,5%, respectivamente. Relativamente a P1, as referidas importações diminuíram 18,9% em P5.

As importações brasileiras totais de pneus de automóveis apresentaram o mesmo comportamento das importações das origens não investigadas: diminuições de 28,3% e 45,7% em P2 e P3, e aumentos de 29,3% e 29,9% em P4 e P5, sempre em relação ao período anterior.

Durante todo o período de revisão de indícios de continuação/retomada do dano, de P1 a P5, houve decréscimo de 34,6% no volume total de importações.

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 automóveis no período de revisão de indícios de continuação/retomada de dano à indústria doméstica.

Valor das Importações Totais (em número-índice de Mil US\$ CIF)					
Origem	P1	P2	P3	P4	P5
Coreia do Sul	100,0	51,6	29,1	5,3	0,4
Tailândia	100,0	1,3	0,5	1,7	0,4
Taipé Chinês	100,0	1,9	-	-	0,2
Ucrânia	100,0	9,5	-	-	-
Total submetido à análise	100,0	10,7	3,6	1,3	0,2
México	100,0	141,8	107,8	136,4	301,2
Argentina	100,0	95,7	63,1	63,7	46,5
Indonésia	100,0	80,6	18,8	24,7	85,0
Vietnã	100,0	234,6	111,5	204,0	187,0
Índia	100,0	148,4	48,0	27,6	102,7
China	100,0	36,5	6,7	13,5	19,7
Rússia	100,0	77,8	29,7	92,5	48,9
Sérvia	100,0	87,9	2,3	107,5	43,8
Demais países*	100,0	26,9	22,0	16,2	27,3
Total (exceto submetido à análise)	100,0	84,9	44,3	53,8	65,6
Total Geral	100,0	72,8	37,7	45,2	55,0

Tal qual o comportamento do volume importado, o total importado das origens objeto do direito antidumping, em mil US\$ CIF, também foi declinante durante todo o período analisado. Em P2, P3, P4 e P5, houve reduções de 89,3%; 66,1%; 65,2% e 81,9%, respectivamente, sempre em relação ao período anterior. Em P5, observou-se queda de 99,8% em relação a P1.

Quando analisadas as importações das origens não investigadas, foi observado retração de 15,1% de P1 a P2; 47,8% de P2 a P3; 21,3% de P3 a P4 e 22% de P4 a P5. Considerando todo o período de revisão, evidenciou-se retração de 34,4% nos valores importados dessas origens de P1 para P5.

O valor total das importações apresentou retração de P1 a P2 e de P2 a P3 em 27,8% e 48,2%, de forma respectiva. Nos períodos seguintes, o valor total aumentou 20% de P3 a P4 e 21,6% de P4 a P5. Quando comparado P1 com P5, tal valor reduziu-se 45%.

Preço das Importações Totais (em número-índice de US\$ CIF/t)

Origem	P1	P2	P3	P4	P5
Coréia do Sul	100,0	91,2	73,3	65,9	85,8
Tailândia	100,0	135,1	123,2	92,3	96,2
Taipe Chinês	100,0	80,9	-	-	75,3
Ucrânia	100,0	85,7	-	-	-
Total submetido à análise	100,0	98,6	91,1	84,3	94,4
México	100,0	89,7	72,2	72,8	80,7
Argentina	100,0	101,0	103,6	92,2	90,3
Indonésia	100,0	110,9	98,5	106,8	99,9
Vietnã	100,0	87,7	73,2	70,7	73,5
Índia	100,0	95,5	85,8	81,7	82,1
China	100,0	91,0	80,9	75,4	79,1
Rússia	100,0	92,1	65,0	65,5	67,8
Sérvia	100,0	89,3	58,1	71,7	62,8
Demais países*	100,0	86,9	62,6	71,2	76,1
Total (exceto submetido à análise)	100,0	98,3	93,6	86,6	81,0
Total Geral	100,0	101,6	96,8	89,9	84,1

Observou-se que o preço CIF médio por tonelada ponderado das importações brasileiras de pneus de automóveis objeto do direito antidumping apresentou contração entre P1 e P4: 1,4% de P1 a P2; 7,6% de P2 a P3 e 7,4% de P3 a P4. Já de P4 a P5, houve aumento de 11,9%. Levando em conta os extremos da série, P1 a P5, o preço médio dessas importações diminuiu 5,6%.

Por sua vez, o preço CIF médio por tonelada ponderado de outros fornecedores apresentou reduções contínuas ao longo do período de análise: 1,7%; 4,8%; 7,5% e 6,5%, respectivamente, em P2, P3, P4 e P5, tendo em conta o período imediatamente anterior. Assim, considerando todo o período, houve queda de 19% de P1 para P5.

No que atine ao preço médio do total das importações brasileiras do produto em tela, observa-se que este apresentou, com exceção de P1 a P2 em que houve aumento de 1,6%, quedas sucessivas de 4,7% de P2 a P3; 7,2%, de P3 para P4 e 6,4% de P4 para P5. Considerando todo o período, observou-se queda de 15,8%, de P1 para P5.

#### 6.2. Do mercado brasileiro

Para dimensionar o mercado brasileiro de pneus de automóveis, foram consideradas as quantidades vendidas no mercado interno, fornecidas na petição, bem como as quantidades importadas totais apuradas com base nos dados de importação fornecidos pela RFB, apresentadas supra.

Tendo em vista que não houve consumo cativo por parte da indústria doméstica, o mercado brasileiro equivale ao consumo nacional aparente (CNA) do produto no Brasil.

Mercado Brasileiro (em número-índice de toneladas)

	Vendas Indústria Doméstica	Vendas Outras Empresas	Importações Origens Investigadas	Importações Outras Origens	Mercado Brasileiro
P1	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
P2	105,9	106,4	10,8	86,4	96,0
P3	95,8	96,8	4,0	47,3	79,4
P4	96,7	97,4	1,5	62,1	83,3
P5	96,8	97,2	0,2	81,1	87,7

Observou-se que o mercado brasileiro de pneus de automóveis apresentou quedas equivalentes a 4% de P1 a P2 e 17,3% de P2 a P3. Já de P3 a P4 e de P4 a P5, houve aumento de 4,9% e 5,2%, respectivamente. Ao analisar os extremos da série, ficou evidenciada retração no mercado brasileiro de 12,3%.

#### 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 automóveis:

Participação das Importações no Mercado Brasileiro (em número-índice de toneladas)

	Mercado Brasileiro (A)	Importações Origens Investigadas (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	96,0	10,8	11,3	86,4	90,0
P3	79,4	4,0	5,0	47,3	59,6
P4	83,3	1,5	1,8	62,1	74,5
P5	87,7	0,2	0,3	81,1	92,4

Observou-se que a participação das importações objeto do direito antidumping no mercado brasileiro apresentou retrações sucessivas ao longo do período analisado. Com relação ao período imediatamente anterior, as quedas foram de [CONF.] p.p., [CONF.] p.p., [CONF.] p.p. e [CONF.] p.p. em P2, P3, P4 e P5, respectivamente. De P1 a P5, houve redução de [CONF.] p.p.

Já a participação das origens não gravadas com direito antidumping diminuiu [CONF.] p.p. de P1 a P2 e [CONF.] p.p. de P2 a P3. Nos períodos seguintes, de P3 a P4 e de P4 a P5, observou-se aumento de [CONF.] p.p. e [CONF.] p.p., respectivamente. No período completo, houve redução de [CONF.] p.p.

##### 6.3.2. Da relação entre as importações e a produção nacional

A tabela a seguir informa a relação entre as importações das origens investigadas e a produção nacional de pneus de automóveis.

Relação entre as Importações submetidas à Análise e a Produção Nacional (em número-índice de toneladas)

	Produção nacional (A)	Importações das origens investigadas (B)	[(B)/(A)] (%)
P1	100,0	100,0	100,0
P2	101,4	10,8	10,7
P3	93,7	4,0	4,2
P4	93,9	1,5	1,6
P5	99,5	0,2	0,2

A relação entre as importações investigadas e a produção nacional foi decrescente ao longo de todo o período investigado, atingindo seu menor nível em P5, equivalente a [CONF.]. Considerando todo o período observou-se retração de [CONF.] p.p. de P1 a P5.

#### 6.4. Da conclusão a respeito das importações

No período de indícios de continuação/retomada de dano, observou-se redução significativa das importações objeto do direito antidumping:

a) em termos absolutos, tendo passado de [CONF.] toneladas em P1, seu maior volume registrado ao longo de todo o período de análise, a [CONF.] toneladas em P5, seu menor volume considerando todo o período (P1 a P5);

b) em relação ao mercado brasileiro, uma vez que em P1 a participação era de [CONFIDENCIAL]%, tendo retraído para [CONFIDENCIAL]% em P5, quando atingiu seu menor nível de participação;

c) em relação à produção nacional, pois, em P1, representavam [CONFIDENCIAL]%, tendo apresentado retração para [CONFIDENCIAL]% em P5;

Desse modo, constatou-se redução substancial das importações sujeitas ao direito antidumping no período de revisão de indícios de continuação/retomada de dano, tanto em termos absolutos quanto em relação à produção nacional e ao mercado brasileiro.

#### 7. DOS INDICADORES DA INDÚSTRIA DOMÉSTICA

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

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

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 automóveis das empresas Bridgestone, Continental e Pirelli. Dessa forma, os indicadores considerados neste documento refletem os resultados alcançados por 63% da produção nacional brasileira de pneus de automóveis durante o período de julho de 2017 a junho de 2018.

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.

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 automóveis de fabricação própria, destinadas ao mercado interno e ao mercado externo, conforme informado na petição e informações. As vendas apresentadas estão líquidas de devoluções.

Vendas da Indústria Doméstica (em número-índice de toneladas)

	Totais	Vendas no Mercado Interno	%	Vendas no Mercado Externo	%
P1	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
P2	104,7	105,9	101,2	79,4	75,8
P3	96,3	95,8	99,5	106,5	110,7
P4	96,2	96,7	100,6	84,4	87,7
P5	96,5	96,8	100,4	89,2	92,4

O volume de vendas de pneus de automóveis destinado ao mercado interno teve crescimento em quase todos os períodos, à exceção de P2 a P3, quando reduziu 9,6%. Nos demais períodos, P1 a P2, P3 a P4 e P4 a P5, observou-se crescimento na ordem de 5,9%; 1% e 0,1%, respectivamente. Ao se considerar todo o período de análise, o volume de vendas diminuiu 3,1%.

As vendas destinadas ao mercado externo, por sua vez, oscilaram durante o período de análise. Apresentaram redução de 20,6% de P1 para P2, seguido de aumento de 34,1% de P2 para P3, redução de 20,8%, de P3 para P4 e aumento de 5,7% de P4 para P5. Considerando os extremos da série, essas vendas diminuíram 10,8%.

As exportações da indústria doméstica, que em P1 representavam 4,6% do total de suas vendas, reduziu sua participação em P5 para 4,2%.

Com relação às vendas totais da indústria doméstica, observou-se crescimento de P1 a P2 em 4,7% seguida de redução de P2 a P3 (8%) e de P3 a P4 (0,1%). De P4 a P5, houve aumento de 0,3% e, considerando todo o período, P1 a P5, notou-se redução de 3,5%.

##### 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 interno no mercado brasileiro.

Participação das Vendas da Indústria Doméstica no Mercado Brasileiro (número-índice de toneladas)

	Vendas no Mercado Interno	Mercado Brasileiro	Participação (%)
P1	100,0	100,0	100,0
P2	105,9	96,0	110,3
P3	95,8	79,4	120,7
P4	96,7	83,3	116,1
P5	96,8	87,7	110,4

A participação das vendas da indústria doméstica no mercado brasileiro de pneus de automóveis registrou aumentos de P1 a P2 ([CONF.]p.p.) e P2 a P3 ([CONF.]p.p.). Houve redução nos períodos seguintes, de P3 a P4 ([CONF.] p.p.) e P4 a P5 ([CONF.] p.p.). Ao se analisar o período de P1 a P5, observou-se aumento de [CONF.] p.p., nessa participação.

##### 7.3. Da produção e do grau de utilização da capacidade instalada

A capacidade efetiva de cada empresa que compõe da indústria doméstica foi apurada considerando-se as características dos equipamentos utilizados, os gargalos no processo produtivo e a cesta de produção.

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

Capacidade Instalada e Produção (em número-índice de toneladas)

	Capacidade Instalada Efetiva	Produção - Produto Similar	Produção - Outros Produtos	Grau de Ocupação
P1	100,0	100,0	100,0	100,0
P2	99,9	101,4	79,7	95,3
P3	109,0	93,7	121,8	93,4
P4	108,6	93,9	118,3	92,9
P5	108,7	99,5	97,2	90,9

O volume de produção do produto similar da indústria doméstica aumentou 1,4% de P1 a P2, mas se reduziu em 7,6% de P2 a P3. Observou-se aumentos nos períodos seguintes: 0,2% de P3 a P4 e 5,9% de P4 a P5. Apesar dos aumentos em quase todos os períodos, quando considerados os extremos da série (P1 a P5), houve queda de 0,5%.

A produção de outros produtos, que incluem outros tipos de pneus, reduziu 20,3% de P1 a P2, tendo aumentado 52,7% de P2 a P3. Na sequência, apresentou reduções sucessivas equivalentes a 2,8% de P3 a P4 e 17,8% de P4 a P5. Considerando os extremos da série, houve incremento de 2,8% de P1 para P5.

Cabe destacar que a capacidade instalada efetiva ficou abaixo da quantidade produzida em alguns anos devido ao fato de que [CONFIDENCIAL]. Nesse sentido, seguindo a metodologia proposta, verificou-se que a capacidade instalada estava subestimada nesses períodos.

O grau de ocupação da capacidade instalada, considerando todos os produtos, apresentou reduções sucessivas ao longo do período investigado: [CONFIDENCIAL] p.p. de P1 a P2, [CONFIDENCIAL] p.p. de P2 a P3; [CONFIDENCIAL] p.p. de P3 a P4 e [CONFIDENCIAL] p.p. de P4 a P5. Ao se analisar o período de P1 a P5, houve redução de [CONFIDENCIAL] p.p.

#### 7.4. Dos estoques

A tabela a seguir indica o estoque acumulado no final de cada período analisado, considerando um estoque inicial, em P1, de [CONF.] toneladas.

Com relação às outras entradas/saídas e as importações/revendas, necessário destacar que o volume elevado em P5 se trata [CONFIDENCIAL]. Adicionalmente, dentro das outras entradas/saídas são também registradas transações como [CONFIDENCIAL].

Estoque final (em número-índice de toneladas)						
	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	101,4	105,9	79,4	(19,2)	99,1	87,5
P3	93,7	95,8	106,5	(602,7)	88,3	73,7
P4	93,9	96,7	84,4	20.306,8	(1.486,8)	51,7
P5	99,5	96,8	89,2	26.695,1	(1.964,6)	107,0

O volume de estoque da indústria doméstica apresentou reduções contínuas até P4. De P1 a P2, P2 a P3 e P3 a P4, foram observadas quedas de 12,5%; 15,9% e 29,7%, respectivamente. Por outro lado, houve crescimento tanto de P4 a P5 (107,3%) como de P1 a P5 (7%).

A tabela a seguir, por sua vez, apresenta a relação entre o estoque acumulado e a produção da indústria doméstica em cada período de análise.

Relação Estoque Final/Produção (em número-índice de toneladas)			
	Estoque Final	Produção	Relação (%)
P1	100,0	100,0	100,0
P2	87,5	101,4	86,3
P3	73,7	93,7	78,6
P4	51,7	93,9	55,1
P5	107,0	99,5	107,6

A relação estoque final/produção apresentou redução de [CONF.] p.p. de P1 para P2; [CONF.] p.p. de P2 para P3; [CONF.] p.p. de P3 para P4 e crescimento de [CONF.] p.p. de P4 para P5. Considerando os extremos do período, de P1 a P5, a relação estoque final/produção cresceu de [CONF.] p.p.

#### 7.5. Do emprego, da produtividade e da massa salarial

As tabelas a seguir apresentam o número de empregados, a produtividade e a massa salarial relacionados à produção e à venda de pneus de automóveis pela indústria doméstica.

Ressalte-se que o número de empregados total da empresa foi dividido entre funcionários de produção (direta e indireta) e administração e vendas com base nos [CONFIDENCIAL].

Com relação à massa salarial, [CONFIDENCIAL].

Número de Empregados (em número-índice)					
	P1	P2	P3	P4	P5
Linha de Produção	100,0	102,1	77,9	98,6	112,2
Administração e Vendas	100,0	111,7	97,1	115,9	111,1
Total	100,0	102,7	79,1	99,7	112,1

Verificou-se que o número de empregados que atuam na linha de produção de pneus de automóveis aumentou 2% em P2; diminuiu 23,6% em P3; aumentou 26,5% em P4 e 13,8% em P5, sempre em relação ao período imediatamente anterior. Ao se analisar os extremos da série, o número de empregados ligados à produção aumentou 12,2%.

No que diz respeito ao número de empregados ligados aos setores de administração e vendas, apresentou aumento de 11,8% de P1 para P2, queda de 13,1% de P2 para P3, crescimento de 19,7% de P3 para P4 e queda de 4,3% de P4 para P5. Ao se analisar os extremos da série, o número de empregados ligados à produção aumentou 11,3%.

O número total de empregados aumentou 2,6% de P1 a P2, mas diminuiu 22,9% de P2 a P3. A partir de então, houve crescimento de 25,9% e 12,5% de P3 a P4 e de P4 a P5, respectivamente.

Produtividade por empregado (em número-índice)			
Período	Empregados ligados à linha de produção	Produção	Produção por empregado e envolvido na linha da produção
P1	100,0	100,0	100,0
P2	102,1	101,4	99,4
P3	77,9	93,7	120,3
P4	98,6	93,9	95,2
P5	112,2	99,5	88,6

A produtividade por empregado envolvido na produção de pneus de automóveis reduziu 0,6% de P1 para P2, aumentou 20,8% de P2 para P3, caiu 18,9% de P3 para P4 e 6,8% de P4 para P5. Ao se considerar o período de P1 a P5, a produtividade por empregado retrocedeu 11,4%.

Massa Salarial (em número-índice de mil R\$ atualizados)					
	P1	P2	P3	P4	P5
Linha de Produção	100,0	106,4	95,0	104,8	118,0
Administração e Vendas	100,0	119,7	112,9	118,5	121,0
Total	100,0	107,9	97,0	106,4	118,4

A massa salarial dos empregados da linha de produção cresceu 6,4% de P1 a P2, tendo diminuído 10,7% de P2 a P3. De P3 a P4 e de P4 a P5, notou-se aumentos de 10,4% e 12,6%, respectivamente. Ao se considerar todo o período de análise, de P1 para P5, a massa salarial dos empregados ligados à produção aumentou 18%.

A massa salarial dos empregados ligados à administração e às vendas do produto similar diminuiu 20,9% em P5, quando comparado com o início do período de revisão, P1. Nos intervalos individuais, observou-se aumento de 19,7% de P1 a P2, redução de 5,7% de P2 a P3 e novo aumento de 4,9% de P3 a P4 e 2,1% de P4 a P5.

#### 7.6. Do demonstrativo de resultado

##### 7.6.1. Da receita líquida

A tabela a seguir apresenta a evolução da receita líquida de vendas do produto similar da indústria doméstica. Ressalte-se que os valores das receitas líquidas obtidas pela indústria doméstica no mercado interno estão deduzidos dos valores de fretes incorridos sobre essas vendas.

Receita Líquida das Vendas da Indústria Doméstica (em número-índice de mil R\$ atualizados)					
Período	Receita Total	Mercado Interno		Mercado Externo	
		Valor	% total	Valor	% total
P1	[CONF.]	100,0	[CONF.]	100,0	[CONF.]
P2	[CONF.]	104,1	[CONF.]	74,3	[CONF.]
P3	[CONF.]	94,8	[CONF.]	121,7	[CONF.]
P4	[CONF.]	104,6	[CONF.]	68,1	[CONF.]
P5	[CONF.]	109,9	[CONF.]	71,3	[CONF.]

A receita líquida referente às vendas destinadas ao mercado interno aumentou 4,1% de P1 para P2, diminuiu 9% de P2 para P3 e voltou a aumentar nos períodos seguintes: 10,4% de P3 para P4 e 5% de P4 para P5. Ao se considerarem os extremos da série, notou-se aumento de 9,9% da receita líquida de vendas no mercado interno.

Em relação à receita líquida obtida com as vendas no mercado externo, verificou-se que houve crescimento de P2 a P3 (63,8%) e P4 a P5 (4,7%). Nos demais períodos, foram registradas reduções de 25,7% de P1 a P2 e 44,1% de P3 a P4. Ao analisar o período de P1 para P5, observou-se decréscimo de 28,7%.

Por fim, a receita líquida total registrou elevação de [CONF.]% de P1 para P2, queda de [CONF.]% de P2 para P3, aumento de [CONF.]% de P3 para P4 e [CONF.]% de P4 para P5. Ao se considerarem os extremos da série, notou-se aumento de [CONF.]% da receita líquida total.

##### 7.6.2. Dos preços médios ponderados

Os preços médios ponderados de venda, apresentados na tabela a seguir, foram obtidos pela razão entre as receitas líquidas e as respectivas quantidades vendidas apresentadas, respectivamente, nos itens 7.6.1 e 7.1 deste documento.

Preço Médio da Indústria Doméstica (R\$ atualizados/t)		
Período	Venda no Mercado Interno	Venda no Mercado Externo
P1	100,0	100,0
P2	98,3	93,6
P3	98,9	114,3
P4	108,1	80,7
P5	113,5	80,0

Observou-se que o preço médio do produto similar doméstico diminuiu apenas no primeiro intervalo, de P1 a P2, em 1,7%. Nos demais períodos, foi registrado crescimento de 0,7%; 9,3% e 4,9% de P2 a P3, P3 a P4 e P4 a P5, respectivamente. Ao se considerar o período de P1 a P5, houve aumento de 13,5% no preço médio da indústria doméstica no mercado interno.

No que diz respeito ao preço médio do produto vendido no mercado externo, houve queda em quase todos os períodos, exceto de P2 a P3 em que se observou aumento de 22,1%. O preço diminuiu nos demais períodos: 6,4% de P1 a P2; 29,4% de P3 a P4 e 0,9% de P4 a P5. Considerando os extremos da série, observou-se redução de 20% nesse indicador.

##### 7.6.3. Dos resultados e margens

As tabelas a seguir apresentam a demonstração de resultados e as margens de lucro obtidas com a venda de pneus de automóveis no mercado interno, conforme informado pela petionária.

Com o propósito de identificar os valores referentes à venda de pneus de automóveis, as despesas operacionais foram rateadas de acordo com a participação da receita líquida do produto similar na receita líquida total da empresa, excluídos os montantes de frete, comissões e outras despesas com vendas.

Demonstração de Resultados (em mil R\$ atualizados)					
	P1	P2	P3	P4	P5
Receita Líquida	100,0	104,1	94,8	104,6	109,9
CPV	100,0	105,7	99,4	104,2	111,1
Resultado Bruto	100,0	93,5	63,3	107,2	101,5
Despesas Operacionais	100,0	129,2	119,1	118,0	135,8
Despesas gerais e administrativas	100,0	128,3	119,1	98,4	114,6
Despesas com vendas	100,0	89,3	122,9	135,7	115,7
Resultado financeiro (RF)	100,0	151,2	145,4	169,9	149,1
Outras despesas operacionais (OD)	100,0	3.229,0	(724,4)	(356,7)	3.865,3
Resultado Operacional	(100,0)	(800,6)	(1.168,3)	(320,3)	(781,0)
Resultado Operacional (exceto RF)	100,0	(634,8)	(1.092,7)	(12,1)	(615,7)
Resultado Operacional (exceto RF e OD)	100,0	(244,4)	(1.055,5)	(46,9)	(162,9)

O resultado bruto da petionária auferido com a venda de pneus de automóveis no mercado interno diminuiu 6,5% de P1 para P2 e 32,3% de P2 para P3. Aumentou 69,3% de P3 para P4, porém voltou a cair 5,3% de P4 para P5. Considerando o período como um todo, de P1 para P5, houve aumento de 1,5% nesse resultado.

O resultado operacional da indústria doméstica foi negativo em todos os períodos, tendo apresentado a seguinte variação: redução de 700,6% de P1 para P2 e 45,9% de P2 para P3, aumentando 72,6%, de P3 para P4. Entretanto, voltou a diminuir de P4 a P5 (143,8%). Considerando os extremos da série observou-se redução de 681% no resultado operacional.

O resultado operacional sem resultado financeiro, que se apresentava positivo em P1, retrocedeu 734,8% de P1 para P2 e 72,1% de P2 para P3, tornando-se negativo. Aumentou 98,9% de P3 para P4, mas diminuiu 4.973% de P4 para P5. Considerando-se os extremos da série, este indicador acumulou redução de 715,7%.

O resultado operacional sem resultado financeiro e outras despesas teve queda de 344,3% e 331,9% de P1 a P2 e P2 a P3, respectivamente. De P3 a P4, houve aumento de 95,6%, mas voltou a diminuir no período seguinte, P4 a P5 (246,9%). Assim, de P1 a P5, o prejuízo operacional sem resultado financeiro e outras despesas recuou 262,9%.

Encontram-se apresentadas, na tabela a seguir, as margens de lucro associadas aos resultados detalhados anteriormente.

Margens de Lucro (%)					
	P1	P2	P3	P4	P5
Margem Bruta	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Margem Operacional	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Margem Operacional (exceto RF)	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Margem Operacional (exceto RF e OD)	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]

Observou-se que a margem bruta da indústria doméstica teve redução de [CONF.] p.p. de P1 a P2 e [CONF.] p.p. de P2 a P3. Já de P3 a P4 houve aumento de [CONF.] p.p., entretanto, de P4 a P5, voltou a diminuir [CONF.] p.p. Ao longo do período analisado (P1 a P5), notou-se que a margem bruta da indústria doméstica diminuiu [CONF.] p.p.

A margem operacional, por sua vez, foi sempre negativa no período analisado e registrou crescimento apenas de P3 a P4, de [CONF.] p.p. Nos demais períodos, apresentou reduções de [CONF.] p.p. em P2; [CONF.] p.p. em P3 e [CONF.] p.p. em P5, sempre em relação ao período anterior. Na comparação dos extremos da série, a queda total foi equivalente a [CONF.] p.p.

A margem operacional sem o resultado financeiro recuou [CONF.] p.p. de P1 para P2 e [CONF.] p.p. de P2 para P3. No intervalo seguinte, de P3 para P4, houve aumento [CONF.] p.p., tendo voltado a cair de P4 a P5 ([CONF.] p.p.). Considerando os extremos da série, de P1 para P5, a margem operacional sem o resultado financeiro recuou [CONF.] p.p.





## 8. DOS INDÍCIOS DE CONTINUAÇÃO OU 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 medida durante sua vigência 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, estabelece que, para fins de determinação de continuação ou retomada de dano à indústria doméstica decorrente de importações objeto do direito antidumping, deve ser examinada a situação da indústria doméstica durante a vigência do direito.

Verificou-se que a indústria doméstica apresentou contração acumulada de 3,2% de P1 para P5 em seu volume de vendas. Por outro lado, essa redução foi em proporção inferior à do mercado brasileiro no mesmo período, que se reduziu em 12,3%. Por conseguinte, houve crescimento na participação do produto similar nacional no mercado brasileiro, que atingiu 49,5% em P5, sendo [CONFIDENCIAL] p.p. superior à participação observada em P1.

Com relação à receita líquida de vendas do produto similar no mercado interno, a indústria doméstica apresentou melhora tanto de P4 a P5 (5%), quanto de P1 a P5 (9,9%), devido principalmente ao aumento do preço do produto (cresceu 4,9% de P4 a P5 e 13,5% de P1 a P5), já que o volume vendido ficou praticamente estável de P4 a P5 e que houve diminuição de 3,2% de P1 a P5, conforme salientado no parágrafo anterior.

A indústria doméstica apresentou, entretanto, piora nos indicadores de massa de rentabilidade em P5 com relação a P1, com exceção do resultado bruto: resultado bruto (aumento de [CONF.]); resultado operacional exceto resultado financeiro (queda de [CONF.]) e resultado operacional exceto resultado financeiro e outras despesas (queda de [CONF.]).

As margens também acompanharam tal piora, inclusive com relação ao resultado bruto, no mesmo período: margem bruta (queda de [CONF.] p.p.), margem operacional (queda de [CONF.] p.p.), margem operacional exceto resultado financeiro (queda de [CONF.] p.p.) e margem operacional exceto resultado financeiro e outras despesas ([CONF.] p.p.). Ademais, ressalta-se que as margens operacionais [CONF.] em P2 e continuaram assim até o final do período.

### 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 continuação ou retomada de dano à indústria doméstica decorrente de importações objeto do direito antidumping, deve ser examinado o volume de tais 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 as importações objeto do direito antidumping somaram, em P1, [CONF.] t. Em P5, esse montante totalizou [CONF.] t, o que equivale a uma diminuição de 99,7% no volume importado entre esses dois períodos. Tal fato ocasionou, também, diminuição da participação dessas importações no mercado brasileiro. Essa participação, que era de 5,7% em P1, caiu para 0,02% em P5.

Cabe ressaltar que não foram identificadas importações do Taipé Chinês em P3 e P4 e da Ucrânia em P3, P4 e P5. Ademais, as importações das origens investigadas foram realizadas em quantidades insignificantes em P5. Nesse período, a Tailândia foi, entre as origens investigadas, a que mais exportou o produto objeto do direito para o Brasil em P5, tendo representado 0,05% do total de todas as importações do produto objeto registradas nesse período.

Ante o exposto, conclui-se que, devido à considerável redução das importações sujeitas à medida, seja em termos absolutos, seja em relação ao mercado brasileiro, não se pode atribuir a elas a deterioração dos indicadores da indústria doméstica observada durante o período de revisão.

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 III do art. 104 do Decreto nº 8.058, de 2013, estabelece que, para fins de determinação de continuação ou retomada de dano à indústria doméstica decorrente de importações objeto do direito antidumping, deve ser examinado o preço provável das importações a preços de dumping e o seu provável efeito sobre os preços do produto similar no mercado interno brasileiro.

Para esse fim, inicialmente, deve ser verificado o efeito das importações objeto do direito antidumping sobre o preço da indústria doméstica no período de revisão. De acordo com o disposto no § 2º do art. 30 do Decreto nº 8.058, de 2013, o efeito das importações a preços de dumping sobre os preços da indústria doméstica deve ser avaliado sob três aspectos.

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

Em seguida, examina-se eventual depressão de preço, isto é, se o preço do produto importado teve o efeito de rebaixar significativamente o preço da indústria doméstica.

O último aspecto a ser analisado é a supressão de preço. Esta ocorre quando as importações objeto do direito antidumping impedem, de forma relevante, o aumento de preços, devido ao aumento de custos, que teria ocorrido na ausência de tais importações.

Haja vista o volume insignificante das importações originárias da Coreia do Sul, da Tailândia e do Taipé Chinês e a ausência de importações originárias da Ucrânia em P5, foi realizada a comparação entre o preço provável das importações do produto objeto de dumping e o preço do produto similar nacional. De igual maneira, devido à insignificância de tais importações, não foi possível examinar eventual depressão e supressão de preço causada por essas importações.

De modo a estimar qual seria o preço provável das importações do produto objeto do direito antidumping, caso essas origens voltassem a exportar pneus de automóveis para o Brasil, a petição sugeriu critério no qual considerou que o preço provável a ser praticado corresponderia ao preço médio observado nas exportações para o mercado de destino de cada um dos países objeto de revisão cujo volume fosse mais próximo ao volume exportado ao Brasil no período P5 da investigação original, conforme proposto pela indústria doméstica. A informação foi obtida a partir do volume e do valor das vendas, em dólares estadunidenses, na condição FOB, extraídos do sítio eletrônico Trade Map, na posição 4011.10, para o último período de revisão (P5) para todas as origens.

Dessa maneira, foi sugerido pela petição o preço de exportação da Coreia do Sul para o Egito, da Tailândia para a Nova Zelândia, do Taipé Chinês para o Irã e da Ucrânia para o Cazaquistão.

Destaca-se que, para fins de início da revisão, foi adotado o critério proposto pela petição, sendo que outros parâmetros poderão ser considerados a fim de se aprimorar a análise do preço provável no curso do processo de revisão.

Ressalte-se, todavia, que, à época da elaboração da petição, não se encontravam disponíveis os dados de P5 completos referentes às origens investigadas. Neste documento, foram utilizados todos os dados disponíveis referentes a P5 (julho de 2017 a junho de 2018).

Assim, considerando os dados completos, com base na metodologia adotada, verificou-se que as exportações de Taipé Chinês para o Reino Unido foram as que mais se aproximaram, em termos de volume, às realizadas para o Brasil em P5 da investigação original. Desse modo, foi utilizado o preço de exportação do Taipé Chinês

para este país. Ademais, o preço da Tailândia para a Nova Zelândia e o preço da Ucrânia para o Cazaquistão foram atualizados, uma vez que tais destinos continuaram apresentando quantidades importadas mais próximas ao volume exportado ao Brasil no P5 da investigação original.

A fim de internalizar o preço provável de cada uma das origens, foi adotada a mesma metodologia da seção 5 deste documento. Para determinar o preço CIF no porto brasileiro, adicionaram-se os valores relativos a frete e seguro internacionais. Ao preço CIF foram somados os valores das despesas de internacionalização, do AFRMM e do imposto de importação.

Com relação ao frete e ao seguro internacionais e às despesas de internacionalização, foi utilizada a mesma metodologia para apuração dos montantes relativos feita no item 5 mencionado. O imposto de importação foi calculado considerando a alíquota tarifária vigente à época, de 16%, aplicado sobre o preço CIF encontrado. Já o AFRMM foi calculado aplicando-se o percentual de 25% sobre o valor do frete internacional.

A conversão de dólares estadunidenses para reais foi realizada a partir da utilização da taxa média de câmbio de P5, calculada a partir de dados divulgados pelo BACEN, respeitando-se as condições estabelecidas no art. 23 do Decreto nº 8.058, de 2013.

O preço de venda da indústria doméstica no mercado interno foi obtido a partir dos dados de vendas reportados na petição e nas informações complementares, referentes a P5. Para o seu cálculo, deduziram-se do faturamento bruto auferido as seguintes rubricas: descontos e abatimentos, devoluções, frete interno, IPI, ICMS, PIS e COFINS. O faturamento líquido assim obtido foi dividido pelo volume de vendas líquido de devoluções, resultando no preço médio de R\$ 16,30/kg (dezesseis reais e trinta centavos por quilograma), na condição ex fabrica.

A tabela a seguir demonstra os cálculos efetuados e os valores de subcotação obtidos em P5:

Preço Médio CIF Internado e Subcotação				
	Coreia do Sul	Tailândia	Taipé Chinês	Ucrânia
Preço FOB (US\$/kg)	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Frete Internacional (US\$/kg)	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Seguro Internacional (US\$/kg)	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Preço CIF ( US\$/kg)	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Imposto de Importação (US\$/kg)	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
AFRMM (US\$/kg)	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Despesas de internacionalização (US\$/kg)	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
CIF Internado (US\$/kg)	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
CIF Internado (R\$/kg) [A]	15,03	12,18	14,53	11,65
Preço da Indústria Doméstica (R\$/kg) [B]	16,30	16,30	16,30	16,30
Subcotação (R\$/kg) (B-A)	1,27	4,12	1,77	4,65

Da tabela acima, depreende-se que, em P5, o preço provável das importações da Coreia do Sul, Tailândia, Taipé Chinês e Ucrânia estaria subcotado em relação ao preço da indústria doméstica.

Assim, os preços das importações das referidas origens chegariam ao Brasil em patamares ainda inferiores aos atualmente praticados pela indústria doméstica. Dessa forma, ter-se-ia, por efeito provável da retirada da medida, aumento da pressão sobre o preço do produto similar fabricado pela indústria doméstica.

Dessa forma, conclui-se, para fins de início da revisão, que, na ausência do direito aplicado, as importações das origens investigadas muito provavelmente apresentariam-se subcotadas em relação aos preços da indústria doméstica.

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

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

Assim, para fins de início da presente revisão, buscou-se avaliar inicialmente o impacto das importações objeto do direito antidumping sobre a indústria doméstica durante o período de revisão.

Verificou-se que o volume das importações de pneus de automóveis das origens objeto do direito antidumping diminuiu consistentemente ao longo do período investigado. Com efeito, de P1 a P5, o volume dessas importações diminuiu em 83,8%, de modo que sua participação no mercado brasileiro saiu de 5,7% em P1 para 0,02% em P5.

Da análise dos itens 6 e 7 supra, pode-se inferir que, a despeito da deterioração de vários indicadores da indústria doméstica, não foi possível atribuir tal fato às importações sujeitas ao direito antidumping. Isso porque não só tais importações diminuíram em termos absolutos ao longo do período de revisão, como terminaram o período com insignificante participação no mercado brasileiro e representatividade em relação à produção nacional.

Diante desse quadro, embora não se possa concluir que durante o período de revisão a indústria doméstica tenha sofrido dano decorrente de tais importações sujeitas ao direito, não se pode ignorar que as origens investigadas apresentam considerável potencial para aumento de produção e vendas de pneus de automóveis para o Brasil (em menor medida no caso da Ucrânia) e, como ressaltado no item 8.3 deste documento, há indicações de que seus preços apresentariam subcotação em relação ao preço da indústria doméstica.

Isso posto, pode-se inferir que há indícios que, caso a medida antidumping seja extinta, as exportações da Coreia e Sul, Tailândia, Taipé Chinês e Ucrânia destinadas ao Brasil a preços de dumping muito provavelmente aumentarão, tanto em termos absolutos quanto em relação ao consumo e à produção, voltando a causar dano à indústria doméstica.

### 8.5. Das alterações nas condições de mercado

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

Conforme evidenciado no item 5.2, verificou-se que a estimativa de aumento da capacidade fabril e da produção das origens investigadas nos próximos anos deverá alterar suas vendas externas, podendo resultar no aumento das exportações de pneus de automóveis para o Brasil.

O mercado brasileiro contraiu-se 12,3% de P1 a P5. Em uma análise conservadora, na qual o mercado brasileiro se estabilize no patamar encontrado em P5, conclui-se que o potencial exportador das origens investigadas seria várias vezes superior ao mercado brasileiro. Isso demonstra que o direcionamento de uma pequena parcela desse potencial exportador para o Brasil muito provavelmente seria suficiente para levar à retomada do dano à indústria doméstica no caso de extinção do direito antidumping, o que levaria à elevação das importações brasileiras de pneus de automóveis dessas origens, com possíveis preços com indícios de dumping, ocasionando piora nos indicadores da indústria doméstica.

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 VI do art. 104 do Decreto nº 8.058, de 2013, estabelece que, para fins de determinação de continuação ou retomada de dano à indústria doméstica decorrente de importações objeto do direito antidumping, deve ser examinado o efeito provável de outros fatores que não as importações objeto de dumping sobre a indústria doméstica.

#### 8.6.1. Volume e preço de importação das demais origens

Verificou-se, a partir da análise das importações brasileiras de pneus de automóveis, que as importações oriundas de todas as origens, exceto as investigadas, diminuíram 18,9% de P1 a P5, embora tenham apresentado aumentos tanto de P3 a P4 (31,1%) quanto de P4 a P5 (30,5%). Além disso, a participação do volume importado dessas outras origens reduziu-se apenas [CONF.] p.p. de P1 a P5, tendo reduzido sua participação de [CONF.] p.p. em P1 para [CONF.] p.p. em P5.

Entre tais importações, ressalta-se o aumento do volume importado originário do México, que passou de [CONF.] t em P1 a [CONF.] t em P5, crescimento equivalente a 273,3%, sendo a origem que mais exportou o produto similar para o Brasil nesse último período.

Cabe destacar, também, a existência de direitos antidumping aplicado às importações originárias da China, que representaram 15% das importações totais em P1 e passaram a representar 5,7% em P5.

Em relação a preço, observou-se que o preço CIF em dólares estadunidenses por tonelada das importações oriundas das outras origens foi superior ao preço das importações provenientes das origens submetidas à revisão em todos os períodos analisados.

Para avaliar se as importações das demais origens entraram com preços subcotados em relação ao produto similar da indústria doméstica, foi realizado cálculo dos preços internados do produto importado no Brasil dessas origens.

O preço CIF em R\$ por kg foi calculado com base nos valores totais exportados por todos os países, excetuando as origens investigadas, constante nos dados de importação fornecidos pela RFB. Ao preço CIF foram somados os valores das despesas de internação, do AFRMM e do imposto de importação, usando o mesmo critério utilizado no item 8.3.

A tabela a seguir demonstra os cálculos efetuados e os valores de subcotação obtidos em P5:

Preço Médio CIF Internado e Subcotação Demais Origens (P5)					
	P1	P2	P3	P4	P5
Preço CIF (R\$/kg )	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Imposto de Importação (R\$/kg)	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
AFRMM (R\$/kg)	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
Despesas de internação (R\$/kg)	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
CIF Internado (R\$/kg) [A]	11,74	13,20	17,49	14,35	13,71
Preço da Indústria Doméstica (R\$/kg) [B]	14,37	14,12	14,21	15,54	16,30
Subcotação (R\$/kg) [B-A]	2,63	0,92	(3,28)	1,19	2,59

Foi possível constatar que, além de representativas em relação ao volume total importado pelo Brasil e ao mercado brasileiro, atingindo 21,8% de participação no mercado em P5, as importações das demais origens entraram no mercado brasileiro, com a exceção de P3, a preços CIF médio por quilograma internados subcotados em relação ao preço da indústria doméstica. Recorde-se ainda que P3 registrou o pior desempenho da indústria doméstica no que tange à lucratividade. Esse esforço de contração das margens acabou reduzindo o ímpeto das importações das outras origens, as quais atingiram a sua menor participação neste período. Contudo, nos períodos seguintes a indústria doméstica procurou reduzir seu prejuízo. Consequentemente, as importações das outras origens voltaram a estar subcotadas e a crescer no mercado brasileiro.

À vista do exposto, é possível concluir que há indícios de que as importações das outras origens exerceram efeitos significativos sobre os indicadores da indústria doméstica, causando dano à essa indústria.

#### 8.6.2. Impacto de eventuais processos de liberalização das importações sobre os preços domésticos

A alíquota do imposto de importação aplicado às importações de pneus de automóveis esteve em 16% durante o período da revisão. Desse modo, eventual dano à indústria doméstica não poderia ser atribuído ao processo de liberalização dessas importações.

#### 8.6.3. Contração na demanda ou mudanças nos padrões de consumo

O mercado brasileiro de pneus de automóveis apresentou contração de 12,3% ao longo do período de análise de dano, P1 a P5. Apesar dessa redução, a indústria doméstica foi capaz de apresentar ganhos relativos, aumentando sua participação em [CONF.] p.p., uma vez que suas vendas apresentaram redução em menor intensidade (3,2%).

Destaca-se ainda que de P3 a P4 e de P4 a P5, o mercado brasileiro apresentou recuperação, com crescimento de 5% e 5,3% respectivamente. A indústria doméstica, todavia, não foi capaz de acompanhar tal aumento na mesma proporção, apresentando reduções de [CONF.] p.p. [CONF.] p.p. nesses mesmos intervalos, respectivamente.

De todo modo, apesar do aumento relativo da indústria doméstica no mercado brasileiro, não é possível descartar que a contração do mercado brasileiro ao longo do período de revisão tenha afetado os indicadores da indústria doméstica nesse mesmo período, especialmente aqueles relacionados à lucratividade.

#### 8.6.4. Práticas restritivas ao comércio de produtores domésticos e estrangeiros e a concorrência entre eles

Não foram identificadas práticas restritivas ao comércio de pneus de automóveis pelo produtor doméstico e pelos produtores estrangeiros, nem fatores que afetassem a concorrência entre eles.

#### 8.6.5. Progresso tecnológico

Tampouco foi identificada a adoção de evoluções tecnológicas que pudessem resultar na preferência do produto importado ao nacional. O pneu de automóvel originário dos países investigados sujeito ao pagamento do direito antidumping e o fabricado no Brasil são concorrentes entre si, disputando o mesmo mercado.

#### 8.6.6. Desempenho exportador

Como apresentado neste documento, o volume de vendas de pneus de automóveis ao mercado externo pela indústria doméstica caiu de P1 para P5 (-10,8%), mas aumentou 5,7% de P4 para P5. Ressalte-se que, ao longo do período de análise de probabilidade de continuação ou retomada do dano, embora as exportações possam ter contribuído para o desempenho dos custos da indústria doméstica, sempre representaram percentual pequeno em relação às vendas totais da empresa. Em P3, período de maior participação das vendas no mercado exterior com relação às vendas totais, esse percentual chegou a 5%.

#### 8.6.7. Produtividade da indústria doméstica

A produtividade da indústria doméstica, calculada como o quociente entre a quantidade produzida e o número de empregados envolvidos na produção no período, retrocedeu 11,4% de P1 para P5. Essa redução está relacionada ao aumento do número de empregado (12,2%) ao longo de todo o período de análise de dano vis-à-vis à queda da produção (0,5%) no mesmo período.

Dessa forma, tendo em vista que a deterioração percebida se deu mais em razão do aumento do número de empregados durante o período analisado do que da queda da produção, não é possível descartar influência desse indicador na situação atual da indústria doméstica.

#### 8.6.8. Consumo cativo

Não houve consumo cativo pela indústria doméstica ao longo do período de análise de continuação/retomada do dano.

#### 8.6.9. Importações ou a revenda do produto importado pela indústria doméstica

A partir dos dados oficiais de importação disponibilizados pela RFB, a indústria doméstica importou [CONF.] t em P1, sendo o período de maior volume importado durante todo o período de análise de indícios de retomada/continuidade de dano. A representatividade desse volume no total de vendas da indústria doméstica foi 11,6% nesse primeiro período.

Cabe ressaltar que o volume importado diminuiu continuamente durante o período de análise, atingindo [CONF.] e [CONF.] t, respectivamente, em P4 e P5. Ao se levar em consideração tais volumes importados, a sua representatividade no total de vendas da indústria doméstica alcançou 6,3% e 3,3% nos períodos em tela, de forma respectiva.

Tendo em vista os volumes importados pela indústria doméstica, não é possível concluir, para fins de início de revisão, que esse fator tenha influenciado a situação atual da indústria doméstica.

#### 8.6.10. Dos outros produtores nacionais

Como apontando no item 3 deste documento, a petionária apresentou dados de três produtores nacionais do produto similar que representam em conjunto cerca de 63% da produção nacional, não tendo sido apresentados indicadores dos outros produtores nacionais, à exceção de estimativa de produção e volume de vendas.

Com relação à produção estimada de outros produtores nacionais, tanto em P1 quanto em P5, foram produzidas de [CONF.] toneladas em cada um desses períodos., o que representava 36,6% e 36,8% da produção nacional, respectivamente.

As vendas estimadas do produto similar de outros produtores nacionais totalizaram [CONF.] toneladas em P1 e [CONF.] toneladas em P5. Naquele período, esse volume vendido representava 25,8% do mercado brasileiro; neste período representa 28,6%.

Considerando que o desempenho dos outros produtores nacionais pode ser relevante para a situação da indústria doméstica, ao longo do processo serão feitos esforços para obtenção e análise dessas informações.

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

Ante a todo o exposto, percebe-se que o direito antidumping imposto foi suficiente para neutralizar o dano causado pelas importações objeto do direito antidumping. A indústria doméstica, contudo, passou a sofrer com os efeitos danosos decorrentes de outros fatores

Considerando-se a existência de potencial para que a Coreia do Sul, Tailândia, Taipé Chinês e Ucrânia (em menor medida) incrementem sua produção e vendas de pneus de automóveis para o Brasil e considerando também o preço provável dessas exportações para o Brasil, conclui-se que há indícios suficientes de que a não renovação do direito antidumping levaria muito provavelmente ao agravamento dos indicadores econômico-financeiros da indústria doméstica e a retomada do dano causado por tais importações.

#### 9. DA RECOMENDAÇÃO

Consoante a análise precedente, há indícios de que a extinção do direito antidumping muito provavelmente levaria à retomada da prática de dumping nas exportações de pneus de automóveis originárias da Coreia do Sul, da Tailândia, do Taipé Chinês e da Ucrânia e à retomada do dano 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 automóveis, comumente classificadas no código 4011.10.00 da NCM, originárias da Coreia do Sul, da Tailândia, do Taipé Chinês e da Ucrânia, 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.