

DIÁRIO OFICIAL DA UNIÃO

Publicado em: 25/07/2019 | Edição: 142 | Seção: 1 | Página: 27

Órgão: Ministério da Economia/Secretaria Especial de Comércio Exterior e Assuntos Internacionais

PORTARIA SECINT Nº 505, DE 23 DE JULHO DE 2019

Prorroga direito antidumping definitivo, por um prazo de até 5 (cinco) anos, aplicado 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 China.

O SECRETÁRIO ESPECIAL DE COMÉRCIO EXTERIOR E ASSUNTOS INTERNACIONAIS DO MINISTÉRIO DA ECONOMIA, no uso das atribuições que lhe confere o art. 82, inciso V do Anexo I do Decreto no 9.745, de 8 de abril de 2019, e considerando o que consta dos autos do Processo SECEX 52272.001738/2018-25, conduzido em conformidade com o disposto no Decreto no 8.058, de 26 de julho de 2013, resolve:

Art. 1oProrrogar o direito antidumping definitivo, por um prazo de até 5 (cinco) anos, aplicado 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, comumente classificadas no item 4011.10.00 da NCM da Nomenclatura Comum do MERCOSUL - NCM, originárias da República Popular da China, a ser recolhido sob a forma de alíquota específica fixada em dólares estadunidenses por tonelada, nos montantes abaixo especificados:

Produtor/Exportador	Direito Antidumping (US\$/kg)
GITI Radial Tire (Anhui) Company Ltd, GITI Tire (Fujian) Company Ltd., GITI Tire (Hualin) Company Ltd. e GITI Tire Global Trading Pte. Ltd. (GTT).	1,25
Shandong Linglong Tyre Co., Ltd.	1,54
Zhongce Rubber Group Co., Ltd.	1,54
Shandong Changfeng Tyres Co Ltd.	1,29
Shandong Haohua Tire Co.,Ltda	
Shandong Longyue Rubber Co., Ltd.	
Shaanxi Yanchang Petroleum Group Rubber Co. Ltd.	
Shandong Hengfeng Rubber & Plastic Co., Ltd.	
Triangle Tyre CO., LTD	
Zhaoqing Junhong Co Ltd	
Kumho Tire Tianjin Co Inc	
Shandong Huasheng Rubber Co.,Ltd	
Sailun Group Co., Ltd.	
Shandong Yogntai Group Co. Ltd.	
Demais empresas	1,77



Art. 2oTornar públicos os fatos que justificaram a decisão, conforme consta dos Anexos I e II.

Art. 3oEsta Portaria entra em vigor na data de sua publicação no Diário Oficial da União.

MARCOS PRADO TROYJO

ANEXO I

1 DOS ANTECEDENTES

1.1 Da investigação original

Em 9 de janeiro de 2008, foi protocolizada, no então Departamento de Defesa Comercial do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior - MDIC, petição da 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 Popular da 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 no46, de 8 de julho de 2008, publicada no Diário Oficial da União (D.O.U.), de 10 de julho de 2008, e foi encerrada por meio da Resolução CAMEX no49, 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 própria Resolução CAMEX no49, de 2009, também estabeleceu a suspensão, por até seis meses contados da data de sua publicação, 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.

1.2 Da primeira revisão

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., protocolizou na SDCOM pedido de revisão do direito antidumping aplicado às importações de pneus de automóveis quando originárias da China, com base no art. 58 do Decreto no1.602, 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 no39, 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 no1.602, 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 no1.602, de 1995.

Em 29 de julho de 2013, publicou-se no D.O.U a Resolução CAMEX no56, 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 Cenchelyn 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

1.3 Das outras investigações

Em 29 de dezembro de 2011, a ANIP protocolizou na SDCOM petição de abertura de investigação de dumping nas exportações para o Brasil de pneus novos de borracha para automóveis de passeio, produto similar ao produto objeto desta revisão, originárias da Coreia do Sul, da Tailândia, de Taipé Chinês e da Ucrânia para o Brasil, e de dano à indústria doméstica decorrente de tal prática.



Por intermédio da Resolução CAMEX no1, de 15 de janeiro de 2014, publicada no D.O.U. em 16 de janeiro de 2014, foi encerrada a investigação supramencionada com aplicação de direito antidumping. O direito antidumping definitivo foi aplicado nos montantes especificados na tabela a seguir:

Direito Antidumping Aplicado - Pneus de Automóveis

País	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

2 DA REVISÃO

2.1.1 Dos procedimentos prévios

Em 1ode dezembro de 2017, foi publicada, no D.O.U., a Circular SECEX no64, de 30 de novembro de 2017, 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 China, se encerraria no dia 29 de julho de 2018.

2.1.2 Da petição

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 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 subitem 4011.10.00 da NCM, originárias da China, consoante o disposto no art. 106 do Decreto no8.058, de 26 de julho de 2013, doravante também denominado Regulamento Brasileiro.

No dia 19 de abril de 2018, por meio do Ofício no460/CGMC/DECOM/SECEX, com base no §2º do art. 41 do Decreto no8.058, 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 7 de maio de 2018.

2.1.3 Do início da revisão

Tendo sido verificada a existência de elementos suficientes indicando que a extinção do direito antidumping aplicado às importações mencionadas levaria muito provavelmente à continuação ou retomada do dumping e do dano à indústria doméstica dele decorrente, foi elaborado o Parecer Decom no19, de 26 de julho de 2018, propondo o início da revisão do direito antidumping em vigor.

Dessa forma, com base no parecer mencionado, a presente revisão foi iniciada por meio da Circular SECEX no32, de 26 de julho de 2018, publicada no D.O.U de 27 de julho de 2018. De acordo com o contido no § 2º do art. 112 do Decreto no8.058, de 2013, enquanto perdurar a revisão, o direito antidumping de que trata a Resolução CAMEX no56, de 24 de julho de 2013, permanece em vigor.

2.1.4 Das partes interessadas

De acordo com o § 2º do art. 45 do Decreto no8.058, de 2013, foram identificados como partes interessadas - além das peticionárias e dos produtores que compõem a indústria doméstica - os outros produtores nacionais conhecidos, as produtoras/exportadoras chinesas, os importadores brasileiros do produto objeto da revisão e o governo do China.



2.1.5 Das notificações de início da revisão e das solicitações de informações às partes interessadas

Em atendimento ao que dispõe o art. 45 do Decreto no8.058, de 2013, a autoridade investigadora notificou do início da investigação, além da peticionária, conforme explicitado no próximo item, os produtores domésticos do produto similar que compõem a indústria doméstica, os outros produtores nacionais conhecidos, os produtores/exportadores chineses e os importadores brasileiros - identificados por meio dos dados oficiais de importação fornecidos pela Receita Federal do Brasil (RFB) - e o Governo da China, tendo sido encaminhado o endereço eletrônico no qual pôde ser obtida a Circular SECEX de início da investigação.

Considerando o §4º do mencionado artigo, foi também encaminhado aos produtores/exportadores e ao Governo da China o endereço eletrônico no qual pôde ser obtido o texto completo não confidencial da petição que deu origem à investigação.

Ademais, conforme disposto no art. 50 do Decreto no8.058, de 2013, foram encaminhados aos produtores/exportadores e aos importadores os endereços eletrônicos nos quais puderam ser obtidos os respectivos questionários, que tiveram prazo de restituição de trinta dias, contado a partir da data de ciência, nos termos do art. 19 da Lei no12.995, de 2014.

Destaca-se que, em virtude de o número de produtores/exportadores chineses identificados ser expressivo, de tal sorte que se tornaria impraticável eventual determinação de margem individual de dumping, consoante previsão contida no art. 28 do Decreto no8.058, de 2013, e no art. 6.10 do Acordo Antidumping da Organização Mundial do Comércio (ADA), foram selecionados os produtores/exportadores responsáveis pelo maior percentual razoavelmente investigável do volume de exportações do produto dessa origem para o Brasil, considerando o período de análise de continuação/retomada de dumping.

Deste modo, foram selecionados para responder ao questionário do produtor/exportador apenas os produtores cujo volume de exportação da China para o Brasil representava o maior percentual razoavelmente investigável, que correspondeu à 90,7% das exportações totais do produto objeto da investigação: GITI Radial Tire (Anhui) Comp Any Ltd; Shandong Jinyu Industrial Co., Ltd.; Zhongce Rubber Group Co. Ltd.; e Shandong Linglong Tyre Co., Ltd

2.1.6 Dos pedidos de habilitação

Em 20 de agosto de 2018 a empresa Shandong Changfeng Tyres Co Ltd. solicitou habilitação informando que teria exportado pneus de automóveis para o Brasil ao longo do período da revisão e informando que teria sido reconhecida como exportadora na revisão anterior, lhe sendo atribuído direito antidumping equivalente a USD 1,54 kg. Em 4 de dezembro de 2018, a empresa apresentou documentação comprobatória de exportação para o Brasil referente à exportação de [CONFIDENCIAL] toneladas ([CONFIDENCIAL] unidades) para [CONFIDENCIAL] localizada na [CONFIDENCIAL]. A autoridade investigadora, por meio do Ofício no1.150/2018/CGMC/DECOM/SECEX, de 21 de agosto de 2018, informou que a empresa seria considerada parte interessada da revisão nos termos da alínea "V" do § 22 do art. 45 do Decreto no8.058, de 26 de julho de 2013.

A empresa Triangle Tyre CO., LTD. ("Triangle"), solicitou, em 17 de agosto de 2018, habilitação como parte interessada, informando que teria exportado pneus de automóveis ao Brasil ao longo do período de revisão e informando que teria sido reconhecida como exportadora na revisão anterior, lhe sendo atribuído direito antidumping equivalente a USD 1,54 kg. A autoridade investigadora, por meio do Ofício no1.149/2018/CGMC/DECOM/SECEX, de 20 de agosto de 2018, informou que a empresa Triangle seria considerada parte interessada na revisão em questão, nos termos da alínea "V" do § 22 do art. 45 do Decreto no8.058, de 26 de julho de 2013.

A Associação Brasileira de Importadores e Distribuidores de Pneus (ABIDIP) solicitou, em 30 de julho de 2018, habilitação. A autoridade investigadora, por meio do Ofício no1.095/2018/CGMC/DECOM/SECEX, de 2 de agosto de 2018, informou que a Associação havia sido considerada parte interessada na revisão em questão, nos termos da alínea "V" do § 22 do art. 45 do Decreto no8.058, de 26 de julho de 2013, uma vez que ela representa importadores brasileiros que importaram o produto objeto da investigação durante o período de revisão.



A empresa Shandong Yongfeng Tyres Co., Ltd solicitou, em 20 de agosto de 2018, habilitação como parte interessada. Contudo, a autoridade investigadora, por meio do Ofício no1.151/2018/CGMC/DECOM/SECEX, de 21 de agosto de 2018, informou que a empresa não seria considerada parte interessada na revisão, posto que nunca exportou pneus de automóveis para o Brasil desde sua constituição, em 2013.

A empresa Shandong Fengyuan Tire Manufacturing Co., Ltd solicitou, em 15 de agosto de 2018, habilitação como parte interessada. A autoridade investigadora, por meio do Ofício no1.147/2018/CGMC/DECOM/SECEX, de 21 de agosto de 2018, informou que a empresa seria considerada parte interessada na revisão em questão, nos termos da alínea "III" e "V" do § 22 do art. 45 do Decreto no8.058, de 26 de julho de 2013, desde que a empresa comprovasse que exportou para o Brasil o produto objeto da investigação durante o período de investigação de dumping, anexando os documentos pertinentes. A empresa não apresentou as comprovações solicitadas, logo, não foi habilitada como parte interessada.

2.1.7 Do recebimento das informações solicitadas

2.1.7.1 Da indústria doméstica

As empresas Pirelli Pneus Ltda., Bridgestone do Brasil Indústria e Comércio Ltda., e Continental do Brasil Produtos Automotivos Ltda. apresentaram suas informações na petição de início da presente investigação e quando da apresentação de suas informações complementares. Não houve resposta ao questionário do produtor nacional por parte dos outros produtores conhecidos - Goodyear do Brasil Produtos de Borracha Ltda., Sociedade Michelin de Participações, Ind. e Com. Ltda. e Sumitomo Rubber do Brasil. Para além dos outros três produtores nacionais associados à ANIP, tampouco foram recebidas respostas aos questionários por partes dos possíveis outros produtores (Maggion Indústria de Pneus e Máquinas Ltda. e Rinaldi S.A. Indústria de Pneumáticos) identificados pela autoridade investigadora brasileira.

2.1.7.2 Dos importadores

Os importadores identificados não solicitaram prorrogação do prazo de resposta, tampouco apresentaram respostas ao questionário.

2.1.7.3 Dos produtores/exportadores

A empresa GITI Radial Tire Anhui Company Ltd. (Anhui), produtor/exportador selecionado, respondeu o questionário em conjunto com as empresas produtoras chinesas GITI Tire Fujian Company Ltd. (Fujian) e GITI Tire Hualin Company Ltd. (Hualin), bem como a empresa exportadora de Singapura GITI Tire Global Trading Pte. Ltd. (GTT), definidas coletivamente como grupo GITI, dado que as empresas supramencionadas lograram demonstrar serem partes relacionadas, nos termos do § 10 do art. 14 do Decreto no8.058, de 2013.

Além do grupo GITI, as empresas Shandong Linglong Tyre Co., Ltd. (Linglong) e Zhongce Rubber Group Co., Ltd. (Zhongce) apresentaram suas respostas dentro do prazo prorrogado, após apresentação das solicitações e das devidas justificativas para a extensão do prazo.

A empresa Shandong Jinyu Industrial Co., Ltd. não apresentou resposta ao questionário do produtor/exportador, enviado por meio do Ofício no1037/2018/CGMC/DECOM/SECEX, de 1º de agosto de 2018.

Não foram recebidas respostas voluntárias de produtores/exportadores chineses não selecionados pela SDCOM.

2.1.7.4 Das verificações in loco

2.1.7.4.1 Das verificações in loco na indústria doméstica

Fundamentado no princípio da eficiência, previsto no caput do art. 2º da Lei no9.784, 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 da revisão.

Com base no § 3º do art. 52 do Decreto no8.058, de 2013, técnicos da autoridade investigadora realizaram verificações in loco nas instalações da Pirelli Pneus Ltda., no período de 14 a 18 de maio de 2018, em São Paulo - SP; da Bridgestone do Brasil Indústria e Comércio Ltda., no período de 21 a 25 de maio de 2018, em Santo André - SP; e da Continental do Brasil Produtos Automotivos Ltda., no período de 11 a 15 de junho de 2018, em Jundiaí - SP, com o objetivo de confirmar e obter maior detalhamento das informações prestadas pelas empresas na petição de revisão de final de período e nas respostas ao pedido de informações complementares.

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

Em atenção ao § 9º do art. 175 do Decreto no8.058, de 2013, as versões restritas dos relatórios das verificações in loco foram juntadas aos autos restritos do processo. Todos os documentos colhidos como evidência do procedimento das verificações foram recebidos em bases confidenciais.

2.1.7.4.2 Da verificação in loco nas produtoras/exportadoras chinesas

Com base no § 1º do art. 52 do Decreto no8.058, de 2013, após recebida anuência e notificado o Governo da China, técnicos da autoridade investigadora realizaram verificações in loco nas instalações da Shandong Linglong Tyre Co., Ltd., nos dias 7 e 8 de janeiro de 2019, em Zhaoyuan, China; da Zhongce Rubber Group Co. Ltd., nos dias de 10 e 11 de janeiro de 2019, em Hangzhou, China; e da GITI Radial Tire (Anhui) Company Ltd, no período de 14 a 18 de janeiro de 2019, em Shanghai, China; com o objetivo de confirmar e obter maior detalhamento das informações prestadas pelas empresas na petição de revisão de final de período e nas respostas ao pedido de informações complementares.



Cumpriram-se os procedimentos previstos nos roteiros previamente encaminhados às empresas, tendo sido verificadas as informações prestadas. Também foram verificados o preço de exportação para o Brasil, o processo produtivo de pneus de automóvel, a estrutura organizacional das empresas e, quando aplicável, as vendas no mercado interno da China e os custos de produção para apuração do valor normal da origem sujeita à aplicação da medida antidumping.

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

2.1.7.5 Da utilização da melhor informação disponível

2.1.7.5.1 Da utilização da melhor informação disponível para a Zhongce

Em 13 de março de 2019, a Zhongce foi notificada, por meio do Ofício nº 1.438/2019/CGMC/DECOM/SECEX, de que, nos termos do art. 50 c/c art. 179 do Decreto nº 8.058, de 2013, por ocasião da notificação de início da revisão em epígrafe, a SDCOM encaminhou às partes interessadas questionário especificando, pormenorizadamente, as informações necessárias à instrução do processo, os prazos e a forma pela qual tais informações deveriam estar estruturadas em suas respostas. Ademais, enfatizou-se que, nos termos do § 3º do art. 50 do Decreto nº 8.058, de 2013, a SDCOM poderia utilizar-se da melhor informação disponível caso o produtor não fornecesse as informações solicitadas, as fornecesse parcialmente ou criasse obstáculos à revisão, sendo que, nessas situações, o resultado poderia ser menos favorável ao produtor do que seria caso tivesse cooperado.

Tendo em vista os resultados da verificação in loco no produtor/exportador Zhongce, divulgados no Relatório de Verificação in loco, em 18 de fevereiro do mesmo ano, concluiu-se que a empresa não reportou adequadamente as vendas destinadas aos mercados de exportação, inclusive as vendas ao Brasil, o que impediu a comprovação da totalidade das vendas, em desconformidade com o disposto no art. 180 do Decreto nº 8.058, de 2013.

Dessa forma, por meio do referido Ofício, a empresa foi notificada de que a determinação final de dumping a ela referente poderia levar em consideração os fatos disponíveis. Na ocasião, foi dado prazo até o dia 3 de abril de 2019, para que a Zhongce apresentasse novas explicações. Este prazo foi prorrogado, a pedido da Zhongce, para o dia 13 de abril de 2019 por meio do Ofício nº 1.898/2019/CGMC/DECOM/SECEX, de 2 de abril de 2019



2.1.7.5.2 Das manifestações acerca da utilização da melhor informação disponível para a Zhongce

A Zhongce, em manifestação de 24 de abril de 2019, apresentou manifestação acerca da aplicação da melhor informação disponível. Solicitou que fossem utilizadas todas as informações disponíveis nos autos do processo para calcular uma margem individual de dumping para a empresa, valendo-se dos dados detalhado de importação fornecidos pela Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil para apuração de seu preço de exportação.

A empresa ressaltou que teria colaborado de forma ativa e continua com o processo, despendendo consideráveis recursos financeiros, de tempo e esforço. A empresa teria respondido tempestivamente ao questionário do produtor/exportador e às informações complementares, teria apresentado seu plano de contas e seus demonstrativos financeiros, com as devidas traduções juramentadas, teria anuído e colaborado com os técnicos da SDCOM ao longo da verificação in loco conduzida na sede da empresa.

Em relação aos resultados da verificação, a Zhongce alegou que teria ocorrido uma divergência, sanada nos dois dias de verificação in loco, entre os dados extraídos no âmbito de Tecnologia de Informação (TI) da empresa e aqueles que teriam sido previamente reportados em sua resposta ao questionário, fazendo com que estes últimos não pudessem ser considerados validados.

A Zhongce ressaltou que a receita total da empresa teria sido devidamente conciliada, conforme constaria de seu relatório de verificação in loco, pois os dados totais reportados no Apêndice VIII seriam consistentes com as demonstrações financeiras da empresa e com seu sistema contábil: "34. Passou-se então à extração dos dados de receita líquida de vendas diretamente do sistema [CONFIDENCIAL], para fins de conciliação com aqueles do relatório auditado. Verificou-se que o valor total

obtido para as receitas de [CONFIDENCIAL] puderam ser devidamente conciliados. 35. Foram então aplicados filtros também para a identificação das vendas totais por mercado de destino, utilizando-se a conta contábil [CONFIDENCIAL] para a receita de vendas no mercado doméstico, e [CONFIDENCIAL] para as receitas de vendas no mercado de exportação. Os valores obtidos foram devidamente conciliados com aqueles reportados no Apêndice VIII. Assim, comprovou-se que os números constantes no relatório de auditoria estavam devidamente refletidos no sistema contábil e financeiro da empresa, em seus montantes totais. (g. n.)"

A empresa defendeu que não teria sido possível recuperar no sistema gerencial da empresa [CONFIDENCIAL] em tempo hábil o faturamento mensal em RMB para todos os meses do período da revisão, tendo vista a [CONFIDENCIAL] conforme explicado pela empresa. No entanto, todas as quantidades vendidas em peças bem como os valores de vendas em USD referentes às exportações (para o Brasil e terceiros países) teriam sido gerados corretamente pelo sistema [CONFIDENCIAL].

A Zhongce argumentou que teria empreendido seus melhores esforços para tentar corrigir a situação em tempo hábil junto à sua equipe de TI e validar os dados previamente reportados no Apêndice VIII em RMB. Assim, conforme consta do Anexo 5 do Relatório de Verificação in Loco, o faturamento de 3 meses já havia sido extraído sem qualquer divergência [CONFIDENCIAL] e chegou-se a inclusive a realizar a extração correta do faturamento em RMB para o mês de [CONFIDENCIAL], que anteriormente havia sido gerado pelo sistema.

A Zhongce defendeu que não seria merecedora do mesmo tratamento conferido às empresas desconhecidas ou não participantes ("all others rate") e ressaltou que, em consonância com art. 27 do Decreto no8.058, de 2013, deveria ser dada preferência à determinação de margens individuais para as empresas participantes da investigação:

Por fim, a Zhongce solicitou o mesmo tratamento que a SDCOM teria conferido por ocasião da investigação encerrada com aplicação de medida de defesa comercial, por um prazo de até 5 (cinco) anos, às importações brasileiras de pneus novos radiais para ônibus ou caminhão, aros 20" 22" e 22,5", originárias da África do Sul, da Coreia do Sul, do Japão, da Rússia, da Tailândia e de Taiwan, com a apuração de uma margem individual de dumping para a empresa sul-coreana Hankook: "2.6.3.7 Do posicionamento. No que atine à Hankook, assenta-se que, de fato, a falta de confiabilidade no sistema de TI de uma empresa ocasiona a desconsideração da totalidade dos dados por ela apresentados, porém entende que tal desconsideração, no caso concreto em análise, não impede a individualização da margem e utilização de fontes de informação como o preço de exportação da própria empresa advindo dos dados da RFB. Entende-se ser correta a metodologia de cálculo utilizada, tendo em vista que a empresa, em mínimo grau, atuou no processo, viabilizando o cálculo individualizado da margem de dumping. (...) (g. n.) (Resolução CAMEX no107, de 21 de novembro de 2014, publicada no D.O.U. de 24/11/2014)"



A peticionária, por sua vez, solicitou, na manifestação protocolada em 23 de maio, a utilização da melhor informação possível no caso da empresa Zhongce, considerando a resposta desta produtora chinesa ao Ofício no1.438/2019/CGMC/DECOM/SECEX, que requisita o cálculo de margem de dumping a partir de dados da Receita Federal, atribuindo-se, para fins de determinação final, uma margem de dumping individual.

2.1.7.5.3 Dos comentários daSDCOMsobre a utilização da melhor informação disponível para a Zhongce

Apesar das explicações apresentadas pela Zhongce, considerou-se que a produtora/exportadora chinesa não reportou adequadamente as vendas destinadas aos mercados de exportação, inclusive as vendas ao Brasil, impedindo a utilização de seu preço de exportação com base na resposta ao questionário do produtor/exportador encaminhado. Diferentemente do alegado pela empresa em sua manifestação do dia 24 de abril de 2019, a qual se utilizou de citação seletiva de trechos do relatório de verificação in loco elaborado pelos técnicos da SDCOM, não foi possível concluir a verificação da completude e da correção da totalidade das exportações do produto objeto do direito antidumping para o Brasil, devido a falhas da própria empresa. Ademais, a Zhongce não foi capaz de apresentar prova em contrário em suas manifestações apresentadas após o recebimento do ofício Ofício no1.438/2019/CGMC/DECOM/SECEX. Portanto, os fatos relatados nos trechos a seguir do relatório de verificação in loco da Zhongce constituem a base para a utilização dos fatos disponíveis, nos termos do §3º do art. 50 c/c Capítulo XIV do Decreto no8.058, de 2013: "38. Contudo, na query gerada para as vendas

líquidas totais do mercado de exportação, foram registradas incongruências, o que impediu que os números extraídos da base de dados da empresa pudessem ser conciliados com os do demonstrativo contábil auditado, com os constantes no sistema [CONFIDENCIAL] e com aqueles utilizados na planilha eletrônica que serviu de base para a construção do Apêndice VIII - Vendas Totais. Em relação a esse apêndice, reportado somente pelos valores em RMB, verificou-se diferença de RMB [CONFIDENCIAL], ou seja, o valor gerado, de RMB [CONFIDENCIAL], foi 72,3% menor em relação ao total esperado para a conta constante na base em planilha eletrônica, utilizada para a construção dos números reportados ao Decom. 39. Ainda que o resultado da query gerada tenha sido conciliado com os dados do Apêndice VIII em relação ao número de peças, a ausência massiva de dados de faturamento em RMB impossibilitou que pudessem ser verificadas nos sistemas da empresa a existência e consistência dos valores das vendas de exportação reportados, prejudicando a checagem dos valores vendidos ao Brasil e a conferência dos preços de venda unitários e médios, bem como a pesquisa e confirmação de que não teria havido valores de vendas ao Brasil eventualmente não reportados. Destaca-se que, dos doze meses gerados na pesquisa, oito resultaram em valores zerados para os dados de faturamento líquido. 40. Segundo os representantes da empresa, o erro teria sido devido a uma alteração na política fiscal do governo, que antes permitia que as vendas de exportação fossem registradas em USD e que, em dezembro de 2018, passou a exigir o registro em RMB nos livros fiscais e contábeis das empresas. Com isso, a Zhongce teria feito alterações na parametrização do sistema, [CONFIDENCIAL]. Com essa alteração na parametrização, o sistema [CONFIDENCIAL]. 41. Desta forma, dada a ausência dos números completos de faturamento nas vendas de exportação nos dados constantes no sistema [CONFIDENCIAL] da empresa, única base em que seria possível obter dados acerca do país de destino das vendas e das características do produto faturado, de forma a identificar as vendas de produto objeto da revisão, restou prejudicada a conclusão do teste de totalidade."

Não obstante, em atendimento ao pleito apresentado pela Zhongce, foi apurada margem de dumping individual para a empresa, conforme apresentado no item 5.2.1.7 deste Anexo utilizando-se o preço de exportação apurado com base nos dados oficiais de importação fornecidos pela RFB e valor normal apurado com base nos dados constantes da petição de início da revisão, conforme ajustes indicados no item 5.2.5.1 infra.



2.1.7.5.4 Da utilização da melhor informação disponível para a Linglong

Em 2 de abril de 2019, a Linglong foi notificada, por meio do Ofício no1.899/2019/CGMC/DECOM/SECEX, de que, nos termos do art. 50 c/c art. 179 do Decreto no8.058, de 2013, por ocasião da notificação de início da revisão em epígrafe, a SDCOM encaminhou às partes interessadas questionário especificando, pormenorizadamente, as informações necessárias à instrução do processo, os prazos e a forma pela qual tais informações deveriam estar estruturadas em suas respostas. Ademais, enfatizou-se que, nos termos do §3º do art. 50 do Decreto no8.058, de 2013, a SDCOM poderia utilizar-se da melhor informação disponível caso o produtor não fornecesse as informações solicitadas, as fornecesse parcialmente ou criasse obstáculos à revisão, sendo que, nessas situações, o resultado poderia ser menos favorável ao produtor do que seria caso tivesse cooperado.

Tendo em vista que não foram apresentados dados para o cálculo do valor normal, a empresa foi comunicada que a determinação final de dumping referente a ela levaria em consideração os fatos disponíveis no que diz respeito a esse cálculo. A empresa teve oportunidade de apresentar informações até o dia 22 de abril de 2019, no Sistema Decom Digital - SDD. Todavia, a Linglong não se manifestou acerca da notificação de utilização dos fatos disponíveis contante no Ofício no1.899/2019/CGMC/DECOM/SECEX. Conforme descrito no item 5.2.4 infra, a margem de dumping da empresa foi calculada a partir do valor normal apurado com base nos dados constantes da petição de início da revisão e do preço de exportação constante de sua resposta ao questionário.

2.1.8 Da prorrogação da revisão

Em consonância com o disposto no art. 72 do Decreto no8.058, de 2013, o prazo para a conclusão da presente investigação foi prorrogado por dois meses, a partir de 27 de maio de 2019, por meio da publicação da Circular SECEX no6, de 12 de fevereiro de 2019, publicada em 13 de fevereiro de 2019 no D.O.U.

2.1.9 Dos prazos da revisão

No dia 13 de fevereiro de 2019, foi publicada no DOU a Circular SECEX no6, de 12 de fevereiro de 2019, por meio da qual a Secretaria de Comércio Exterior (SECEX) tornou públicos os prazos que servem de parâmetro para esta revisão.

Posteriormente, por meio da Circular SECEX no20, de 4 de abril de 2019, publicada no D.O.U de 5 de abril de 2019, esses prazos foram atualizados, de modo a estender a fase probatória, conforme quadro abaixo, por meio da Circular SECEX no20, de 4 de abril de 2019, publicada no D.O.U de 5 de abril de 2019:

Disposição legal - Decreto nº 8.058, de 2013	Prazos	Datas previstas
art.59	Encerramento da fase probatória da investigação	03 de maio de 2019
art. 60	Encerramento da fase de manifestação sobre os dados e as informações constantes dos autos	23 de maio de 2019
art. 61	Divulgação da nota técnica contendo os fatos essenciais que se encontram em análise e que serão considerados na determinação final	10 de junho de 2019
art. 62	Encerramento do prazo para apresentação das manifestações finais pelas partes interessadas e Encerramento da fase de instrução do processo	1º de julho de 2019
art. 63	Expedição, pelo SDCOM, do parecer de determinação final	16 de julho de 2019

Todas as partes interessadas da presente revisão foram notificadas, por meio dos Ofícios nos879 a 896/2019/CGMC/DECOM/SECEX, de 21 de fevereiro de 2019, sobre a publicação dos prazos iniciais, bem como da atualização posterior, por meio dos Ofícios nos1.914 a 1.963 e por meio dos Ofícios nos1.981 e 1.982/2019/CGMC/DECOM/SECEX, de 8 de abril de 2019.

Conforme será exposto a seguir, considerando que a Nota Técnica contendo os fatos essenciais foi juntada aos autos do processo na data de 11 de junho de 2019, portanto, 1 dia após o prazo previsto, naquela mesma data foi juntado aos autos do processo de revisão registro informando as partes interessadas que o prazo de manifestação seria devolvido às partes interessadas e se encerraria no dia 2 de julho de 2019.



2.1.10 Da audiência

De acordo com o art. 55 do Decreto no8.058, de 2013, serão realizadas audiências com as partes interessadas, a fim de permitir o exercício do contraditório e da ampla defesa, contanto que solicitadas no prazo de cinco meses, contado da data do início da investigação, e acompanhadas da relação dos temas específicos a serem nela tratados.

Em 27 de dezembro de 2018, as empresas GITI Radial Tire (Anhui) Co. Ltd., GITI Tire (Fujian) Co. Ltd., GITI Tire (Hualin) Co. Ltd. e GITI Tire Global Trading Pte. Ltd., solicitaram, tempestivamente, realização de audiência no âmbito desta Revisão para tratar do valor normal do Grupo GITI; da ausência de probabilidade de continuação do dumping; e da ausência de probabilidade de continuação do dano à indústria doméstica decorrente das importações de pneus originárias da China.

Assim, em 7 de março de 2019, por meio dos Ofícios nos961 ao 1.029/2019/CGMC/DECOM/SECEX, as partes interessadas foram convidadas a participar da audiência, a qual foi realizada em 9 de abril de 2019.

Nos termos do §6º do art. 55 do Decreto no8.058, de 2013, sobre informações apresentadas oralmente durante a audiência, somente foram consideradas aquelas protocoladas no prazo de dez dias após sua realização, qual seja, em 19 de abril de 2019. As informações protocoladas foram incorporadas a este Anexo.

2.1.11 Da nota técnica acerca da conclusão sobre a prevalência de condições de economia de mercado no segmento produtivo objeto desta revisão

Em sua petição de início da revisão, protocolada em 28 de março de 2018, a ANIP apresentou análise preliminar do funcionamento da economia chinesa, que influenciaria diretamente as matérias-primas, insumos, utilidades, bem como o custo financeiro e operacional das empresas que atuam no setor

de pneus de passeio na China, sob o argumento de que os principais insumos para a produção de pneus receberiam influência do Estado em razão de fazerem parte de setores estratégicos. Dado que não houve posicionamento acerca de condições de economia de mercado na China na ocasião do início da revisão, não se fez necessário selecionar terceiro país substituto, nos termos do art. 15 do Regulamento Brasileiro.

Posteriormente, em 1º de novembro de 2018, já no curso da revisão e após o recebimento dos questionários encaminhados aos produtores/exportadores chineses, a ANIP protocolou manifestação reiterando que o setor de pneumáticos da China, bem como as empresas que o compõem, não atuam em condições de economia de mercado, e apresentou informações e documentos para embasar seu argumento sobre a não prevalência de condições de economia de mercado no segmento produtivo em questão.

A fim de conceder oportunidade às empresas para que se pronunciassem sobre a prevalência de condições de economia de mercado no setor de pneumático chinês, a autoridade investigadora brasileira enviou, para os três produtores/exportadores chineses em questão, em 18 de dezembro de 2018, os ofícios nos 3.205/2018/CGMC/DECOM/SECEX (GITI), 3.206/2018/CGMC/DECOM/SECEX (Linglong), e 3.207/2018/CGMC/DECOM/SECEX (Zhongce), solicitando que, caso julgassem necessário, se manifestassem acerca dos pontos abordados pela peticionária até o dia 11 de janeiro de 2019. Por meio do Ofício no 3.332/2018/CGMC/DECOM/SECEX, enviado em 27 de dezembro de 2018, o DECOM comunicou que o prazo para manifestação da GITI foi prorrogado até o dia 31 de janeiro de 2019. Assim, no último dia do prazo estendido, a GITI submeteu seus comentários acerca do conteúdo das manifestações protocoladas nos autos do processo pela peticionária. No que tange aos ofícios encaminhados para os outros produtores/exportadores chineses que responderam ao questionário, Linglong e Zhongce, cumpre informar que não foram recebidas respostas dentro do prazo estabelecido.

Em 3 de abril de 2019, foi disponibilizada às partes interessadas a Nota Técnica no 9 que, em conformidade com a normativa brasileira de defesa comercial e com lastro na legislação multilateral, em especial o disposto no Artigo 15(a) do Protocolo de Acesso da China à OMC, analisou os elementos de prova disponíveis nos Autos acerca da prevalência de condições de economia de mercado no segmento produtivo do produto similar objeto da presente revisão.

Na ocasião, concluiu-se que não seria possível descartar a hipótese de que, no setor de pneumáticos chinês, não prevaleceriam condições de economia de mercado, à luz da alteração do ônus da prova decorrente da expiração do item 15(a)(ii).

As partes interessadas foram informadas de que a SDCOM esperava aprofundar a análise dos elementos juntados aos autos do processo, bem como analisar manifestações e elementos de prova adicionais fornecidos pelas partes interessadas para que fosse possível alcançar uma decisão final a respeito da prevalência ou não de condições de economia de mercado no segmento produtivo de pneumáticos chinês.

Foi igualmente informado que, para fins de determinação final, a utilização dos dados fornecidos pelo Grupo GITI para apuração do seu valor normal dependeria da decisão a ser proferida pela SDCOM e que a decisão final acerca da prevalência ou não de condições de economia de mercado seria adotada considerando os elementos de provas apresentados nos autos até o final da fase probatória deste processo.

A conclusão acerca da prevalência ou não de condições de economia de mercado no segmento produtivo em questão, à luz dos elementos de prova apresentados nos autos deste processo de revisão, consta do item 5.2.2.3 infra.

2.1.12 Do encerramento da fase probatória

Em conformidade com o disposto no caput do art. 59 do Decreto no 8.058, de 2013, a fase probatória da investigação foi encerrada em 03 de maio de 2019, ou seja, 28 dias após a publicação da Circular SECEX no 19, de 2019, que atualizou os prazos da revisão.

2.1.13 Da divulgação dos fatos essenciais sob julgamento

Em 11 de junho de 2019, com base no disposto no caput do art. 61 do Decreto no 8.058, de 2013, a autoridade investigadora divulgou e disponibilizou às partes interessadas a Nota Técnica no 20, de 2019, contendo os fatos essenciais sob julgamento, que embasariam a determinação final a que faz referência o



art. 63 do mesmo Decreto.

Conforme já apontado no item 2.1.9 supra, considerando que a Nota Técnica contendo os fatos essenciais foi juntada nos autos do processo na data de 11 de junho de 2019, portanto, 1 dia após o prazo previsto, na mesma data foi juntado aos autos do processo de revisão registro informando as partes interessadas que o prazo de manifestação seria devolvido às partes interessadas e se encerraria no dia 2 de julho de 2019.

Convém ainda registrar que, no dia 18 de junho de 2019, foi juntado aos autos do processo registro contendo errata dos cálculos da margem de dumping da empresa GITI divulgados na nota técnica, cujos ajustes já foram incorporados a este Anexo.

2.1.14 Da prorrogação

Em 05 de abril de 2019, com base no disposto no §1º do art. 112 do Decreto nº 8.058, de 2013, foi publicada a Circular SECEX nº 20, de 4 de abril de 2019, por meio da qual o Secretário de Comércio Exterior divulgou a decisão de prorrogar, por até dois meses, a partir de 27 de maio de 2019, o prazo para conclusão da revisão de final de período em epígrafe.

2.1.15 Do encerramento da fase de instrução

De acordo com o descrito no item 2.1.13 supra e estabelecido no parágrafo único do art. 62 do Decreto nº 8.058, de 2013, no dia 2 de julho de 2019, encerrou-se o prazo de instrução da revisão em epígrafe. Naquela data completaram-se os 20 dias após a divulgação da nota técnica de fatos essenciais, previstos no caput do art. 62, para que as partes interessadas apresentassem suas manifestações finais por escrito. No transcurso do mencionado prazo, as peticionárias, a GITI, a Linglong, a Zhongce e a Triangle apresentaram manifestações finais por escrito a respeito da referida nota técnica e dos elementos de fato e de direito que dela constam.

Cabe registrar que, atendidas as condições estabelecidas na Portaria SECEX nº 58, de 29 de julho de 2015, por meio do SDD, as partes interessadas mantiveram acesso no decorrer da revisão a todas as informações não confidenciais constantes do processo, tendo sido dada oportunidade para que defendessem amplamente seus interesses.



Ressalte-se ainda que a autoridade investigadora recebeu em audiência particular diversas partes interessadas, mediante solicitação, para tratar de assuntos específicos da presente investigação. Para efeitos de dar transparência ao processo e conhecimento às demais partes interessadas, foram lavrados termos de reunião, os quais foram anexados aos autos restritos do processo.

3 DO PRODUTO E DASIMILARIDADE

3.1 Do produto objeto da revisão

O produto objeto do direito são os 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 item 4011.10.00 da Nomenclatura Comum do MERCOSUL - NCM, originários da China.

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 da investigação 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,

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

- Banda de rodagem: parte do pneu, constituída de elastômeros, que tem a função de entrar em contato com o solo;
- Lonas: camadas de cabos metálicos ou têxteis, impregnados com elastômeros, que constituem a estrutura resistente do pneu;
- Lona Carcaça: parte interior da estrutura resistente do pneu cujos cordonéis estendem-se de um talão ao outro;
- 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;
- 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;
- Flanco: também chamado de "Costado ou Lateral", é a parte lateral do pneu, compreendida entre a banda de rodagem e o talão;
- 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;
- 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;
- Cabo ou Cordonele: resultado da torção de um ou mais fios metálicos ou têxteis que constituem as lonas;
- Ombros: partes externas da banda de rodagem nas intersecções com os flancos;
- 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 90° 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 90°, em relação à linha mediana da banda de rodagem, sendo essa estrutura estabilizada circunferencialmente por duas ou mais lonas essencialmente

inextensíveis. Segundo a peticionária, 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, raia, sulcos, antifricção, cobretalão, 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) Fase 1

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.

b) Fase 2



No processo de construção, 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.

c) Fase 3

A fase 3 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

Os pneus de automóveis são normalmente classificados no seguinte subitem tarifário da Nomenclatura Comum do Mercosul - NCM/SH: 4011.10.00, que abrange outros produtos que não o produto objeto do direito antidumping, como pneus com construção diagonal ou aros, séries e banda distintos dos especificados.

Apresenta-se a descrição do subitem tarifário supramencionado pertencentes à Nomenclatura Comum do Mercosul - NCM/SH:

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



A alíquota do Imposto de Importação manteve-se inalterada em 16% para o subitem da NCM mencionado anteriormente durante o período de análise da continuação ou retomada do dano à indústria doméstica - janeiro de 2013 a dezembro de 2017.

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

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%
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 no curso da revisão 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.

3.5 Da conclusão a respeito da similaridade

Conforme o art. 9º do Decreto nº 8.058, de 2013, o termo "produto similar" será entendido como o produto idêntico, igual sob todos os aspectos ao produto objeto da investigação ou, na sua ausência, outro produto que, embora não exatamente igual sob todos os aspectos, apresente características muito próximas às do produto objeto da investigação.

Tendo em conta a descrição detalhada contida no item 2.1 deste documento, conclui-se que o produto objeto do direito antidumping são os 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, normalmente classificados no item 4011.10.00 da Nomenclatura Comum do MERCOSUL - NCM, originários da China. Conforme constatado, não só na investigação original e na revisão anterior, como também nas informações obtidas na presente revisão, o produto objeto da revisão e o produto produzido no Brasil apresentam as mesmas características físicas, são produzidos a partir de matérias-primas equivalentes e segundo processos de produção semelhantes. Além disso, têm as mesmas características técnicas e usos e aplicações comuns, sendo, portanto, produtos concorrentes entre si.

Considerando o exposto nos itens anteriores, a SDCOM concluiu que o produto fabricado no Brasil é similar ao produto objeto da investigação, nos termos do 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 peticionária, 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 a SDCOM identificou possíveis outros produtores (Maggion Indústria de Pneus e Máquinas Ltda. e Rinaldi S.A. Indústria de Pneumáticos) do produto similar doméstico, o qual foi definido, no item 3.2 deste Anexo, 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. Ambas as empresas haviam sido identificadas como produtores nacionais do produto similar em processos de defesa comercial anteriores. A Maggion e a Rinaldi, assim como os outros três produtores nacionais associados da ANIP referidos no parágrafo anterior (Goodyear, Bridgestone e Sumitomo), foram notificados e receberam questionários. No entanto, não houve respostas dessas empresas.

Considerou-se, portanto, a produção de pneus apresentada pela ANIP como a totalidade da produção nacional e estimou-se que as empresas que forneceram os dados para análise de dano representam 65% da produção nacional.



Dessa forma, para fins de análise de continuação ou retomada do dano, definiu-se como indústria doméstica as linhas de produção de pneus de automóvel das empresas Bridgestone, Continental e Pirelli, responsáveis por 65% da produção nacional brasileira de pneus de automóveis durante o período de janeiro a dezembro de 2017.

5 DA CONTINUAÇÃO OU RETOMADADODUMPING

De acordo com o art. 107 c/c o art. 103 do Decreto no8.058, 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 (5.1. para fins de início da revisão e 5.2 para fins de determinação final); o desempenho do produtor ou exportador (5.3.); alterações nas condições de mercado, tanto no país exportador quanto em outros países, e a aplicação de medidas de defesa comercial sobre o produto similar por outros países (5.4.).

Na presente análise, utilizou-se o período de janeiro a dezembro de 2017, a fim de se verificar a existência de prática de dumping nas exportações para o Brasil de pneus de automóveis originários da China.

5.1 Da existência de indícios de dumping durante a vigência do direito para efeito de início da revisão

5.1.1 Do valor normal para efeito de início da revisão

De acordo com item "iii" do Art. 5.2 do Acordo Antidumping, incorporado ao ordenamento jurídico brasileiro por meio do Decreto no1.355, de 30 de dezembro de 1994, a petição deverá conter informação sobre os preços pelos quais o produto em questão é vendido quando destinado ao consumo no mercado doméstico do país de origem ou de exportação ou, quando for o caso, informação sobre os preços pelo quais o produto é vendido pelo país de origem ou de exportação a um terceiro país ou sobre o preço construído do produto.

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

O valor normal para a China, para fins de início da investigação, foi construído a partir das seguintes rubricas: matérias-primas; mão de obra; insumos; manutenção; depreciação; energia elétrica; outros custos fixos; despesas gerais, administrativas, comerciais e de pesquisa e desenvolvimento; e lucro.

Para construção do valor normal, a peticionária tomou como base a composição dos pneus mais representativos em termos de venda (aros 13" e 14") fornecidas pelas empresas [CONFIDENCIAL] (pneus [CONFIDENCIAL] e [CONFIDENCIAL]), [CONFIDENCIAL] pneus [CONFIDENCIAL] e [CONFIDENCIAL]) e [CONFIDENCIAL] (pneus [CONFIDENCIAL] e [CONFIDENCIAL]). Destaca-se que na resposta ao pedido de informação complementar, foram incluídos os dados da [CONFIDENCIAL] e apresentadas as fichas técnicas de cada produto considerado na construção do valor normal. Além disso, confirmou-se que os produtos utilizados eram representativos em termos de volume de venda.

Os preços das principais matérias-primas (borracha sintética, borracha natural, negro de carbono, arames e tecidos), por sua vez, foram obtidos pela peticionária a partir dos dados de importação desses produtos em Taipé Chinês fornecidos pelo TradeMap, fonte oficial de divulgação de informações estatísticas do comércio exterior mundial. Foram consideradas as importações de todas as origens em conjunto. Segundo a peticionária, os preços de Taipé Chinês, além de estarem atualizados para 2017 à época da apresentação da petição, não seriam distorcidos pela interferência do governo chinês no mercado, conforme descrito no item 5.2 deste documento.

Para confecção deste documento foram confirmados, por meio de consulta ao sítio eletrônico do Trademap, os dados apresentados pela peticionária, detalhados a seguir:

Preço das matérias-primas

Produto	Classificação tarifária (SH)	Preço CIF* (US\$/kg)
---------	------------------------------	----------------------



Borracha Sintética	4002.19	2,08
	4002.20	
	4002.39	
	4002.60	
	4002.70	
Borracha Natural	4001.22	1,94
	4001.29	
Negro de Carbono	2803.00	1,19
Arames	7217.20	1,78
	7217.30	
	7312.10	
Tecidos	5402.10	3,61
	5402.19	
	5402.10	
	5902.20	

* Preço CIF U\$/kg ponderado com base na quantidade importada de cada classificação tarifária (SH)

Quanto aos preços das matérias-primas, necessário destacar que o volume importado no SH 4001.22 em 2017 totalizou 143,1 toneladas com um preço CIF de US\$ 1,78/kg. A peticionária em resposta ao pedido de informações complementares destacou que apesar de o volume não parecer representativo, o preço considerado não implicou em majoração indevida dos custos da borracha, uma vez que tal preço é inferior ao preço médio de exportação mundial de borracha natural na referida classificação tarifária (US\$ 2,08/kg) e que a maior parte do preço da borracha natural foi oriundo do SH 4001.29, que apresentou volume de 68.933,6 toneladas.

Sobre os tecidos, a peticionária não apresentou valores para a matéria-prima classificada no SH 5402.10, sendo esclarecido na resposta às informações complementares que não ocorreram importações em tal código no período de análise de continuidade de dumping. Adicionalmente, a peticionária apontou que em nível mundial foram observadas apenas 8 toneladas de importação em 2017.



Destaca-se que químicos e outros insumos, que representam parcela pequena do custo de materiais, foram apurados com base na participação desses insumos em relação aos custos de materiais a partir dos dados das empresas que compõem a indústria doméstica ([CONFIDENCIAL] %).

A partir do preço da matéria-prima, foram acrescentadas despesas referentes aos gastos necessários para internalizar os insumos e levá-los até a porta da fábrica: impostos de importação, despesas de internação e frete. Destaca-se que a peticionária alegou que não seria correta a utilização das alíquotas de impostos da China, uma vez que, devido às políticas públicas de estímulo ao setor de pneumáticos, estas poderiam não refletir preços de mercado. A autoridade investigadora não considerou válida essa alegação, uma vez que a definição de alíquotas de impostos de maneira geral não pode ser vista como uma distorção na economia, já que abrange todos os agentes econômicos daquele país. Dessa forma, utilizaram-se as alíquotas de impostos de importação (nação mais favorecida) da China do ano de 2017, obtidas a partir do sítio eletrônico Market Access Map do International Trade Centre UNCTAD/WTO, <http://www.macmap.org/>, acessado em 10 de maio de 2018, para internalização dos insumos.

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

Custo Materiais [CONFIDENCIAL]

Matéria-prima	Preço na Fábrica (US\$/kg)	Coeficiente Médio (kg/kg de pneu)	US\$/kg de pneu
Borracha Sintética	2,27	[CONF.]	[CONF.]
Borracha Natural	2,36	[CONF.]	[CONF.]
Negro de Carbono	1,26	[CONF.]	[CONF.]
Arames	1,92	[CONF.]	[CONF.]

Tecidos	3,92	[CONF.]	[CONF.]
Químicos e outros	-	-	[CONF.]
Total	[CONF.]		

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

Quanto à mão de obra, a peticionária tomou como base a produção média mensal, em P5, por empregado direto e indireto das empresas [CONFIDENCIAL], apurando-se o coeficiente técnico por empregado direto ([CONFIDENCIAL] kg/mês) e indireto ([CONFIDENCIAL] kg/mês). Para se apurar o montante com mão de obra, a peticionária considerou os valores publicados pelo Ministério do Trabalho de Taipé Chinês, fonte de dados oficial e publicamente disponível, considerando o reajuste de 5% no salário mínimo ocorrido em 1ode janeiro de 2017, uma vez que o relatório utilizado apresentava dados até o ano de 2016.

Cabe destacar que os valores publicados pelo Ministério do Trabalho de Taipé Chinês são agregados em diversas colunas, sendo as seguintes relacionadas à remuneração de trabalhadores do setor manufatureiro: "average monthly earnings of manufacturing" e "average montlhy regular earnings of manufacturing". Diante da ausência de notas metodológicas, a peticionária optou por utilizar os dados da primeira coluna mencionada, por entender que "regular earnings" abrangeria apenas os salários, não computando qualquer outro benefício auferido pelo trabalhador. Destaca-se que, diante da ausência de explicações acerca dos valores computados em cada rubrica, a autoridade investigadora, de maneira prudencial, optou por utilizar o valor mais baixo, registrado na coluna de "regular earnings". Os valores em novo dólar taiwanês foram convertidos para dólares estadunidenses com base na taxa de câmbio média para o ano de 2017 obtida no sítio eletrônico do Banco Central do Brasil (1 US\$ = 30,44).

O quadro a seguir apresenta apuração do custo de mão de obra direta e indireta por quilograma de pneu, após os ajustes mencionados:

Custo de Mão de Obra [CONFIDENCIAL]



Empregado Direto/Pneu	[CONFIDENCIAL]
Empregado Indireto//Pneu	[CONFIDENCIAL]
Salário (NT\$)	36.120
Aumento (5%) (NT\$)	1.806
Salário 2017 (NT\$)	37.926
Salário 2017 (US\$)	1.245,93
Custo Empregado Direto US\$/kg de pneu	[CONFIDENCIAL]
Custo Empregado Indireto US\$/kg de pneu	[CONFIDENCIAL]

Quanto às utilidades, foram considerados o consumo de energia elétrica e gás natural por quilograma de pneu apurados conforme os dados das empresas [CONFIDENCIAL]. Já para as demais utilidades (outros combustíveis e água), foram consideradas a participação desses custos no quilograma produzido pelas empresas supracitadas.

Os preços referentes à energia elétrica foram obtidos a partir da publicação Doing Business do Banco Mundial para Taipé Chinês no ano de 2017, que apresenta valor de 10,9 centavos de dólar estadunidense por quilowatt-hora. Já o valor do gás natural foi obtido a partir da publicação do Escritório de Energia, do Ministério de Assuntos Econômicos de Taipé Chinês, que apresenta o valor do gás natural para clientes industriais no ano de 2017, sendo o valor médio de NT\$ 10,83/m3ou US\$ 0,35/ m3, convertido pela taxa de câmbio apontada anteriormente. O quadro a seguir apresenta os custos de utilidades para cada quilograma de pneu produzido com base nos coeficientes apresentados pela peticionária:

Custo de Utilidades [CONFIDENCIAL]

Utilidade	Preço (US\$/unid.)	Coeficiente (unid./kg de pneu)	Custo Unitário (US\$/ kg de pneu)
Energia Elétrica	0,11	[CONF.]	[CONF]

Gás Natural	0,35	[CONF.]	[CONF.]
Outras	-	-	[CONFIDENCIAL]
Total Utilidades	[CONFIDENCIAL]		

Quanto aos outros custos variáveis e os custos fixos, sem considerar mão de obra, a peticionária apresentou os valores tendo como base a participação de tais rubricas no custo de fabricação de cada quilograma de pneu, apurado conforme os dados das empresas [CONFIDENCIAL], conforme quadro a seguir:

Outros Custos (US\$/kg de pneu) [CONFIDENCIAL]

Outros custos variáveis	[CONFIDENCIAL]
Custos Fixos	[CONFIDENCIAL]

Após apuração do custo de produção, a peticionária, para fins de apuração do valor normal, acrescentou montantes referentes a despesas gerais e administrativas, despesas de venda, despesas de pesquisa e desenvolvimento e lucro, tendo como base os demonstrativos financeiros da empresa Cheng Shin Rubber, produtora do produto similar localizada em Taipé Chinês.

Destaca-se que, na resposta ao pedido de informação complementar, foram apresentados os dados abrangendo o período de janeiro a setembro de 2017, compondo a maioria do período de análise de continuidade/retomada de dumping. Para fins de início da investigação, de maneira prudencial, a autoridade investigadora optou por não incluir as despesas com pesquisa e desenvolvimento, considerando que, dadas as características do produto objeto da medida antidumping e do produto similar, tendo como principal elemento para decisão de compra o preço de venda, seriam necessárias mais informações sobre a apropriação dessas despesas ao produto em tela. Conservadoramente, também não foram incluídas as despesas de venda. Os percentuais de despesa e lucro foram apurados a partir da representatividade no custo do produto vendido:

Despesas e Lucro Operacional - Chen Shin Rubber (em US\$/kg)

Despesas operacionais	0,75
Despesas gerais e administrativas	0,15
Lucro operacional	0,80



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

Valor normal do pneu de automóveis [CONFIDENCIAL]

Em US\$/kg

Rubrica\País	Taipé Chinês
1. Custos Variáveis	[CONF.]
1.1. Materiais	[CONF.]
- Borracha Sintética	[CONF.]
- Borracha Natural	[CONF.]
- Negro de Carbono	[CONF.]
- Arames	[CONF.]
- Tecidos	[CONF.]
- Químicos	[CONF.]
1.2. Utilidades	[CONF.]
- Energia Elétrica	[CONF.]
- Gás Natural	[CONF.]
- Outras Utilidades	[CONF.]
1.3. Outros Custos Variáveis	[CONF.]
2. Custos Fixos	[CONF.]
2.1. Mão de Obra	[CONF.]
3. Custo de Produção	2,76

4. Despesas	0,90
5. Lucro Operacional	0,80
6. Valor Normal Construído	4,46

5.1.2Do Preço de Exportação para efeito de início da revisão

Consoante item "iii" do Art. 5.2 do Acordo Antidumping, incorporado ao ordenamento jurídico brasileiro por meio do Decreto no1.355, de 30 de dezembro de 1994, a petição deverá conter informação sobre os preços pelos quais o produto em questão é vendido quando destinado ao consumo no mercado doméstico do país de origem ou de exportação ou, quando for o caso, informação sobre os preços pelo quais o produto é vendido pelo país de origem ou de exportação a um terceiro país ou sobre o preço construído do produto, e informação sobre o preço de exportação ou quando for o caso sobre os preços pelos quais o produto é vendido ao primeiro comprador independente situado no território do Membro Importador.

Para fins de apuração do preço de exportação dos pneus de automóvel da China para o Brasil, foram consideradas as respectivas importações brasileiras efetuadas no período de análise de indícios de dumping, ou seja, as importações realizadas de janeiro a dezembro de 2017. Os dados referentes aos preços de exportação foram apurados tendo por base os dados detalhados das importações brasileiras, disponibilizados pela RFB, na condição FOB, excluindo-se as importações de produtos identificados como não sendo o produto objeto da investigação.

Preço de Exportação		
Valor FOB (US\$)	Volume (kg)	Preço de Exportação FOB (US\$/kg)
[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]	2,58

Desse modo, dividindo-se o valor total FOB das importações do produto objeto da investigação, no período de análise de dumping, pelo respectivo volume importado, em toneladas, apurou-se o preço de exportação de US\$ 2,58/kg (dois dólares estadunidenses e cinquenta e oito centavos por quilograma), na condição FOB.



5.1.3Da Margem de Dumping

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

Deve-se ressaltar que tanto o valor normal apurado para a China, com base no valor normal construído, como o preço de exportação, apurado com base nos dados disponibilizados pela RFB, foram apresentados em condições adequadas para justa comparação, para fins de início da presente investigação, destacando-se ainda que, de maneira prudencial, o valor normal foi calculado em base ex fabrica e comparada com preço de exportação FOB, o que ocasionou menor margem de dumping,

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

Margem de Dumping			
Valor Normal US\$/kg	Preço de Exportação US\$/kg	Margem de Dumping Absoluta US\$/kg	Margem de Dumping Relativa (%)
4,46	2,58	1,88	72,9%

5.2Da continuação ou retomada do dumping para efeito da determinação final

5.2.1Do Protocolo de Acesso da China à OMC e das suas repercussões procedimentais nas investigações de defesa comercial no brasil

Conforme mencionado no item 2.1.11 deste Anexo, tendo em vista os elementos de prova constantes nos autos do processo em tela, foi emitida, em 3 de abril de 2019, a Nota Técnica SDCOM no9. O item 2 daquela Nota Técnica trouxe esclarecimentos sobre os efeitos da derrogação do item 15(a)(ii) do Protocolo de Acesso da China à OMC e sobre a análise de prevalência ou não de condições de economia de mercado em segmentos produtivos específicos em investigações de dumping contra a China. Neste item, reproduz-se o texto do item 2 da referida Nota Técnica.

Conforme estabelecido no Artigo XII do Acordo de Marraqueche, os termos da acessão de um Estado (ou território aduaneiro separado com autonomia sobre suas relações comerciais externas) aos Acordos da organização devem ser acordados entre este e a OMC por meio de processo negociador que envolve a totalidade dos Membros. A negociação é realizada no âmbito de um grupo de trabalho, cujos termos de acessão devem ser aprovados pela Conferência Ministerial com base em maioria de dois terços dos Membros da OMC. Desde a fundação da OMC, 36 países completaram o processo de acessão, e a China foi o 150º país a finalizá-lo, efetivando-se como o 143º Membro.

O processo de acessão da República Popular da China, doravante China ou RPC, iniciou-se em outubro de 1986, quando o país protocolou seu application ainda junto ao Secretariado do Acordo Geral de Tarifas e Comércio (GATT), e durou mais de 15 anos. O Grupo de Trabalho de Acessão da China ao GATT foi instituído em março de 1987, tendo sido posteriormente transformado, em 1995, em Grupo de Trabalho de Acessão à OMC. Como resultado desse processo negociador, vários compromissos e obrigações a serem cumpridos pela China em diversas áreas foram aprovadas pelos 142 Membros da OMC. Assim, a China finalizou seu processo de acessão à OMC em 11 de dezembro de 2001, resultando no texto do Protocolo de Acessão da China à OMC, doravante Protocolo de Acessão ou Protocolo.

O Brasil participou das negociações relativas ao processo de acessão da China, de modo que o texto do Protocolo de Acessão foi incorporado à normativa brasileira na sua integralidade, com efeitos jurídicos concretos desde a entrada em vigor do Decreto nº 5.544, de 22 de setembro de 2005. Os artigos 1º e 2º desse decreto estabeleceram, in verbis: "Art. 1º O Protocolo de Acessão da República Popular da China à Organização Mundial de Comércio, apenso por cópia ao presente Decreto, será executado e cumprido tão inteiramente como nele se contém. Art. 2º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação." (grifo nosso)

Especificamente para fins da análise da prevalência de condições de economia de mercado no segmento produtivo de pneus de automóveis chinês no âmbito desta revisão, objeto do processo nº 52272.001668/2018-13, que resulta na tomada de decisão sobre a apuração do valor normal a ser utilizado na determinação da probabilidade de continuação ou retomada de dumping, cumpre analisar as disposições do artigo 15 do referido Protocolo de Acessão.

O artigo 15 do Protocolo de Acessão da China consiste na base normativa para a determinação do valor normal em investigações de dumping sobre importações originárias da China, cujo texto integral será reproduzido a seguir: "15. Comparabilidade de preços para a determinação de subsídios e dumping. Nos procedimentos relacionados a importações de origem chinesa por um Membro da OMC, aplicar-se-ão o artigo VI do GATT 1994, o Acordo relativo à Aplicação do Artigo VI do Acordo Geral sobre Tarifas Aduaneiras e Comércio de 1994 ("Acordo Antidumping") e o Acordo SMC, em conformidade com o seguinte: a) Na determinação da comparabilidade de preços, sob o artigo VI do GATT 1994 e o Acordo Antidumping, o Membro importador da OMC utilizará, seja os preços e os custos chineses correspondentes ao segmento produtivo objeto da investigação, ou uma metodologia que não se baseie em uma comparação estrita com os preços ou os custos domésticos chineses, com base nas seguintes normas: i) se os produtores investigados puderem demonstrar claramente que, no segmento produtivo que produz o produto similar, prevalecem condições de economia de mercado no que diz respeito à manufatura, produção e à venda de tal produto, o Membro da OMC utilizará os preços ou custos prevalentes na China do segmento produtivo objeto da investigação, para determinar a comparabilidade dos preços; ii) o Membro da OMC importador poderá utilizar uma metodologia que não se baseie em uma comparação estrita com os preços internos ou custos prevalentes na China se os produtores investigados não puderem demonstrar claramente que prevalecem no segmento produtivo que produz o produto similar condições de economia de mercado no que diz respeito à manufatura, a produção e à venda de tal produto. b) Nos procedimentos regidos pelas disposições das partes II, III e V do Acordo SMC, quando se tratarem de subsídios descritos nos itens a), b), c) e d) do artigo 14 do referido Acordo, aplicar-se-ão as disposições pertinentes do mesmo; não obstante, se houver dificuldades especiais, o Membro da OMC importador poderá utilizar, para identificar e medir o benefício conferido pelo subsídio, metodologias que levem em conta a possibilidade de que os termos e condições prevalentes na China nem sempre podem ser utilizados como bases de comparação adequadas. Para aplicar tais metodologias, sempre que factível, o Membro da OMC importador deverá proceder a ajustes desses termos e condições prevalentes antes de considerar a utilização de termos e condições prevalentes fora da China. c) O Membro importador da OMC notificará as metodologias utilizadas em conformidade com o item a) ao



Comitê de Práticas Antidumping e as utilizadas em conformidade com o item b) ao Comitê de Subsídios e Medidas Compensatórias.d) Uma vez tendo a China estabelecido, em conformidade com a legislação nacional do Membro importador da OMC, que é uma economia de mercado, ficarão sem efeito as disposições do item a), desde que a legislação nacional do Membro importador preveja critérios para aferir a condição de economia de mercado, na data de acesso. Em quaisquer casos, as disposições do item a) ii) expirarão após transcorridos 15 anos da data de acesso. Ademais, nos casos em que a China estabelecer, em conformidade com a legislação nacional do Membro importador da OMC, que em um segmento produtivo particular ou indústria prevalecem condições de economia de mercado, deixar-se-ão de aplicar a esse segmento produtivo particular ou indústria as disposições do item a) referentes às economias que não são economias de mercado." (grifo nosso)

A acesso da China à OMC, portanto, foi condicionada a cláusulas específicas que poderiam ser aplicadas pelo país importador para fins de determinar a comparabilidade de preços em investigações de dumping e de subsídios. Dessa forma, em investigações de dumping contra exportações originárias da China, nos termos do Artigo 15(a), competiria a cada Membro importador da OMC a decisão de utilizar uma das duas seguintes metodologias disponíveis: ou os preços e os custos chineses daquele segmento produtivo objeto da investigação (vide Artigo 15(a)(i)); ou uma metodologia alternativa que não se baseasse em comparação estrita com os preços ou os custos domésticos chineses (vide Artigo 15(a)(ii)).

Nota-se que os Artigos 15(a)(i) e 15(a)(ii) do Protocolo contêm duas regras diferentes aplicáveis à questão da comparabilidade de preços. Essas regras estão relacionadas aos efeitos do sucesso ou da falha de os produtores investigados demonstrarem claramente que condições de economia de mercado prevalecem no segmento produtivo investigado. Por um lado, o item 15(a)(i) estabelece a obrigação de a autoridade investigadora utilizar preços e custos chineses para comparação de preços caso os produtores chineses sejam capazes de demonstrar que condições de economia de mercado prevalecem naquele segmento produtivo. Por outro lado, o item 15(a)(ii) regulava a situação em que os produtores investigados não fossem capazes de demonstrar claramente que condições de economia de mercado prevaleciam no segmento produtivo investigado. Nessa situação, a autoridade investigadora podia utilizar metodologia alternativa não baseada em comparação estrita com os preços e os custos domésticos chineses.

Essa possibilidade de utilizar uma das duas metodologias dos Artigos 15(a)(i) e 15(a)(ii), por sua vez, foi condicionada pelo Artigo 15(d). A primeira condição do Artigo 15(d) era de que, caso o Membro importador reconhecesse, em conformidade com sua legislação, que a China era uma economia de mercado, ficariam sem efeito as disposições do Artigo 15(a) como um todo, desde que o Membro importador tenha estabelecido critérios para aferir a condição de economia de mercado quando da data de acesso da China. A segunda condição do Artigo 15(d) corresponde à derrogação do inciso 15(a)(ii) após transcorridos 15 anos da data de acesso, ou seja, a partir do dia 12 de dezembro de 2016. A terceira condição do Artigo 15(d) versa sobre a derrogação das disposições do Artigo 15(a) especificamente para um segmento produtivo particular ou indústria, quando ficar demonstrado que, em um segmento produtivo particular ou indústria, prevalecem condições de economia de mercado, nos termos da legislação nacional aplicável.

Nesse contexto, cumpre mencionar que a segunda condição do Artigo 15(d), correspondente à derrogação do inciso 15(a)(ii), está sujeita a controvérsia jurídica no Órgão de Solução de Controvérsias (OSC) da OMC (DS516: European Union - Measures Related to Price Comparison Methodologies). Isso porque a China entende que a determinação de valor normal de "economia não de mercado" em casos de dumping seria inconsistente com os Artigos 2.1 e 2.2 do Acordo Antidumping da OMC e com os Artigos I:1 e VI:1 do GATT/1994. O painel foi composto em 10 de julho de 2017. Em 28 de novembro de 2018, o Chair do painel informou ao OSC que, dada a complexidade das questões legais envolvidas na disputa, o relatório final para as partes estaria previsto para o segundo trimestre de 2019. A China também solicitou consultas aos Estados Unidos da América (DS515: United States - Measures Related to Price Comparison Methodologies), para tratar basicamente do mesmo assunto do DS516. Entretanto, o DS515 até o momento não avançou para a fase de painel.

No âmbito do DS516, em 7 de maio de 2019, a China apresentou ao painel pedido de suspensão dos procedimentos, de acordo com o Artigo 12.12 do Entendimento sobre Solução de Controvérsias - ESC (Dispute Settlement Understanding - DSU). Após comentários apresentados pela União Europeia e pela



própria China acerca do pedido de suspensão, em 14 de junho de 2019, o painel informou ao Órgão de Solução de Controvérsias da OMC sobre a decisão de suspender seus trabalhos, e lembrou que a autorização para o funcionamento do painel deverá expirar após decorridos 12 da data de suspensão.

Diante da expiração do Artigo 15(a)(ii) após transcorridos 15 anos da data de acesso, ou seja, a partir do dia 12 de dezembro de 2016, a prática relacionada a investigações de dumping no Brasil foi alterada.

Anteriormente, nas investigações de dumping sobre produtos originários da China cujo período de investigação se encerrava até dezembro de 2016, os atos de início das investigações apresentavam a menção expressa ao fato de que a China não era considerada país de economia de mercado para fins de defesa comercial. Por exemplo, no Parecer Decom no33, de 19 de julho de 2016, o parágrafo 78 informou: "78. Considerando que a China, para fins de investigação de defesa comercial, não é considerada país de economia de mercado, aplica-se, no presente caso, a regra disposta no caput do art. 15 do Regulamento Brasileiro. Isto é, em caso de país que não seja considerado economia de mercado, o valor normal será determinado a partir de dados de um produto similar em um país substituto. O país substituto é definido com base em um terceiro país de economia de mercado considerado apropriado. Ainda, segundo o artigo 15, §2º, do Decreto no8.058/2013, sempre que adequado, o país substituto deverá estar sujeito à mesma investigação."

Assim, até dezembro de 2016 havia presunção juris tantum de que os produtores/exportadores chineses não operavam em condições de economia de mercado. Essa presunção era respaldada pelo Artigo 15(a)(ii) do Protocolo, pois se os produtores chineses investigados não pudessem demonstrar claramente que prevaleciam condições de economia de mercado no segmento produtivo objeto da investigação, o importador Membro da OMC poderia utilizar metodologia alternativa para apurar o valor normal.

No âmbito do Regulamento Antidumping Brasileiro vigente - Decreto no8.058, de 26 de julho de 2013 -, os produtores/exportadores chineses tinham a possibilidade de comprovar que operavam em condições de economia de mercado se atendessem ao disposto nos artigos 16 e 17. Segundo seus termos, os produtores/exportadores de um país não considerado economia de mercado pelo Brasil podem apresentar elementos de prova com o intuito permitir que o valor normal seja apurado com base na metodologia considerada padrão: Art. 16. No prazo previsto no § 3º do art. 15, o produtor ou exportador de um país não considerado economia de mercado pelo Brasil poderá apresentar elementos de prova com o intuito de permitir que o valor normal seja apurado com base no disposto nos arts. 8º a 14. Art. 17. Os elementos de prova a que faz referência o art. 16 incluem informações relativas ao produtor ou exportador e ao setor econômico do qual o produtor ou exportador faz parte. § 1º As informações relativas ao produtor ou exportador devem permitir a comprovação de que: I - as decisões do produtor ou exportador relativas a preços, custos e insumos, incluindo matérias-primas, tecnologia, mão de obra, produção, vendas e investimentos, se baseiam nas condições de oferta e de demanda, sem que haja interferência governamental significativa a esse respeito, e os custos dos principais insumos refletem substancialmente valores de mercado; II - o produtor ou exportador possui um único sistema contábil interno, transparente e auditado de forma independente, com base em princípios internacionais de contabilidade; III - os custos de produção e a situação financeira do produtor ou exportador não estão sujeitos a distorções significativas oriundas de vínculos, atuais ou passados, estabelecidos com o governo fora de condições de mercado; e IV - o produtor ou exportador está sujeito a leis de falência e de propriedade, assegurando segurança jurídica e estabilidade para a sua operação. § 2º As informações relativas ao setor econômico do qual o produtor ou exportador faz parte devem permitir a comprovação de que: I - o envolvimento do governo na determinação das condições de produção ou na formação de preços, inclusive no que se refere à taxa de câmbio e às operações cambiais, é inexistente ou muito limitado; II - o setor opera de maneira primordialmente baseada em condições de mercado, inclusive no que diz respeito à livre determinação dos salários entre empregadores e empregados; e III - os preços que os produtores ou exportadores pagam pelos insumos principais e por boa parte dos insumos secundários utilizados na produção são determinados pela interação entre oferta e demanda. § 3º Constitui condição para que o valor normal seja apurado com base no disposto nos arts. 8º a 14 a determinação positiva relativa às condições estabelecidas neste artigo. § 4º Determinações positivas relacionadas ao § 2º poderão ser



válidas para futuras investigações sobre o mesmo produto. § 5º As informações elencadas nos § 1º e § 2º não constituem lista exaustiva e nenhuma delas, isoladamente ou em conjunto, será necessariamente capaz de fornecer indicação decisiva.

Posteriormente, porém, transcorridos 15 anos da data de acesso, ou seja, a partir do dia 12 de dezembro de 2016, nas investigações de dumping contra a China cujo período de investigação fosse posterior a dezembro de 2016, não foram feitas mais menções expressas no ato de início das investigações sobre tal condição de a China ser ou não considerada país de economia de mercado para fins de defesa comercial. Deste modo, a utilização de metodologia alternativa para apuração do valor normal da China não era mais "automática".

Nesse sentido, considerando que apenas o item 15(a)(ii) do Protocolo de Acesso expirou, e que o restante do Artigo 15, em especial as disposições do 15(a) e do 15(a)(i), permanecem em vigor, procedeu-se a uma "alteração do ônus da prova" sobre a prevalência de condições de economia de mercado em determinado segmento produtivo objeto de investigação. Expira a presunção juris tantum de que os produtores exportadores/chineses operam em condições que não são de economia de mercado no seguimento produtivo investigado, de modo que a determinação do método de apuração do valor normal em cada caso dependerá dos elementos de prova apresentados nos autos do processo pelas partes interessadas, acerca da prevalência ou não de condições de economia de mercado no segmento produtivo específico do produto similar.

Esse posicionamento decorre das regras de interpretação da Convenção de Viena sobre o Direito dos Tratados - a qual, em seu Artigo 31, estabelece que "1. Um tratado deve ser interpretado de boa-fé segundo o sentido comum atribuível aos termos do tratado em seu contexto e à luz de seu objetivo e finalidade". Ademais, com base no princípio interpretativo da eficácia (*effet utile* ou efeito útil), as disposições constantes de um acordo devem ter um significado. Tanto é assim que, segundo o Órgão de Apelação da OMC (DS126: Australia - Subsidies Provided to Producers and Exporters of Automotive Leather, Recourse to Article 21.5 of the DSU by the United States - WTO Doc. WT/DS 126/RW): 6.25 The Appellate Body has repeatedly observed that, in interpreting the provisions of the WTO Agreement, including the SCM Agreement, panels are to apply the general rules of treaty interpretation set out in the Vienna Convention on the Law of Treaties. These rules call, in the first place, for the treaty interpreter to attempt to ascertain the ordinary meaning of the terms of the treaty in their context and in the light of the object and purpose of the treaty, in accordance with Article 31(1) of the Vienna Convention. The Appellate Body has also recalled that the task of the treaty interpreter is to ascertain and give effect to a legally operative meaning for the terms of the treaty. The applicable fundamental principle of *effet utile* is that a treaty interpreter is not free to adopt a meaning that would reduce parts of a treaty to redundancy or inutility. (grifo nosso)

Dessa forma, a expiração específica do item 15(a)(ii), com a manutenção em vigor do restante do Artigo 15(a), deve ter um significado jurídico, produzindo efeitos operacionais concretos. A utilização da metodologia alternativa deixa de ser, portanto, "automática", e passa-se a analisar, no caso concreto, se prevalecem ou não condições de economia de mercado no segmento produtivo investigado. Assim, a decisão acerca da utilização ou não dos preços e custos chineses em decorrência da análise realizada possui efeitos que se restringem a cada processo específico, e não implica de nenhuma forma declaração acerca do status de economia de mercado do Membro. Por um lado, caso tais provas não tenham sido apresentadas pelas partes interessadas, ou tenham sido consideradas insuficientes, poderão ser utilizados os preços e custos chineses para a apuração do valor normal no país, desde que atendidas as demais condições previstas no Acordo Antidumping. Por outro lado, caso tenham sido apresentadas provas suficientes de que não prevalecem condições de economia de mercado no segmento produtivo, a metodologia de apuração do valor normal a ser utilizado na determinação da probabilidade de continuação de dumping poderá não se basear nesses preços e custos do segmento produtivo chinês.

5.2.2 Da análise da SDCOM a respeito da prevalência de condições de economia de mercado no segmento produtivo em questão para fins de cálculo do valor normal

Como indicado no item anterior, a determinação do valor normal em investigações de dumping sobre importações originárias da China encontra sua base legal nas disposições do Artigo 15 do Protocolo de Acesso da China à OMC. Como o Protocolo de Acesso foi incorporado à normativa brasileira na sua integralidade, com efeitos jurídicos concretos desde a entrada em vigor do Decreto nº 5.544, de 22 de



setembro de 2005, a prática estabelecida pela SDCOM tem sido aquela descrita no item 2 da Nota Técnica no9, de 3 de abril de 2019 e reproduzida acima, não sendo adotada, a partir da expiração do Artigo 15(a)(ii) do referido protocolo, o tratamento automático como não economia de mercado antes conferido.

Tal como manifestado na Nota Técnica no9, de 3 de abril de 2019, o objetivo da análise não é apresentar um entendimento amplo a respeito do status da China como uma economia predominantemente de mercado ou não. Trata-se de decisão sobre utilização de metodologia de apuração da margem de dumping que não se baseie em uma comparação estrita com os preços ou os custos domésticos chineses, estritamente no âmbito desta revisão, objeto do processo SECEX no52272.001668/2018-13.

Nesse sentido, passa-se a analisar, nos termos do Artigo 15(a)(i) do Protocolo de Acesso da China, se existem elementos probatórios adicionais àqueles mencionados na Nota Técnica no9, de 3 de abril de 2019, que sinalizem a prevalência ou não de condições de economia de mercado no segmento produtivo chinês investigado.

Inicialmente, serão apresentados os argumentos e elementos de prova protocolados no Sistema DECOM Digital (SDD) após a emissão da referida nota técnica. Passa-se, em seguida, à análise e à conclusão da SDCOM a respeito do tema.

5.2.2.1 Das manifestações a respeito da prevalência de condições de economia de mercado no segmento produtivo em questão para fins de cálculo do valor normal antes da Nota Técnica de Fatos Essenciais

5.2.2.1.1 Da manifestação da Peticionária a respeito da prevalência de condições de economia de mercado no segmento produtivo em questão para fins de cálculo do valor normal antes da Nota Técnica de Fatos Essenciais

A Associação Nacional da Indústria de Pneumáticos (ANIP) protocolou documentos no SDD em 22 de abril, 3 de maio e 23 de maio de 2019, nos quais reforçou os argumentos de que inexistem condições de economia de mercado no setor de pneumáticos na China, já trazidos tanto na petição de abertura, protocolada em 28 de março de 2018, quanto em sua manifestação em relação às respostas dos produtores/exportadores chineses aos questionários enviados pela SDCOM, protocolada em 1º de novembro de 2018.

A peticionária alegou que o setor de pneumáticos chinês, bem como as empresas que o compõem, não atuam em condições de mercado, abordando: 1) aspectos gerais da economia chinesa; 2) o funcionamento do setor de pneumáticos sob a égide de economia não considerada de mercado; 3) precedentes internacionais que não concederam tratamento de economia de mercado às exportadoras chinesas de pneumáticos; e 4) a comprovação do potencial produtor e exportador chinês. A peticionária apresentou ainda, junto à manifestação protocolada em 3 de maio, na seção 2, o estudo intitulado "China como não-economia de mercado e a indústria de pneumáticos", elaborado pela Consultoria Oxford.

Em relação a 1) aspectos gerais da economia chinesa, a ANIP discorreu inicialmente sobre a estrutura do governo central chinês, sob o comando do Conselho de Estado, cujas decisões, por sua vez, devem seguir as diretrizes definidas pelo Partido Comunista Chinês. O papel gerenciador do Estado perante non-public sectors, ou seja, o indivíduo e o setor privado, estaria previsto no art. 11 da Constituição chinesa: Article 11 The non-public sectors of the economy such as the individual and private sectors of the economy, operating within the limits prescribed by law, constitute an important component of the socialist market economy. The State protects the lawful rights and interests of the non-public sectors of the economy such as the individual and private sectors of the economy. The State encourages, supports and guides the development of the non-public sectors of the economy and, in accordance with law, exercises supervision and control over the non-public sectors of the economy.

A National Development and Reform Commission (NDRC), agência vinculada ao Conselho de Estado, seria a responsável, em conjunto com o Comitê Central do Partido Comunista, os governos provinciais e municipais e outras entidades governamentais, pela edição das políticas industriais, bem como a fixação de preços de energia elétrica e outros insumos. As políticas industriais seriam estruturadas em formas de planos, existindo uma hierarquia entre eles. No topo estariam os planos nacionais, tais como o Made in China, Belt and Road Initiative e o Plano Quinquenal. Com base nos planos nacionais, províncias



e municípios editariam planos e políticas locais, entre os quais se destacaria o destinado para o setor de pneumáticos, implementado pela província de Shandong, que responderia por metade da produção de pneus da China.

Citando CHEN et al (2013), a peticionária expôs a visão de que, na China, os governos regionais têm fortes incentivos para competir agressivamente entre eles a fim de serem beneficiados por políticas do governo central e atrair mais investimentos domésticos e estrangeiros para a sua região. O governo central, por sua vez, manteria sua influência por meio da nomeação de servidores nos governos locais, também motivados para implementar as políticas do governo central localmente em busca de visibilidade e promoção. O governo local poderia intervir nas atividades empresariais por meio da indicação de executivos para cargos nas empresas, exercendo influência sobre fontes de financiamento, pela concessão de benefícios fiscais e subsídios.

Para complementar a argumentação, a peticionária apresentou outros elementos no estudo intitulado "China como não-economia de mercado e a indústria de pneumáticos", na seção 2.

O estudo buscou examinar como a tomada de decisão das empresas na China, sejam elas estatais, privadas ou estrangeiras, seriam influenciadas por diretrizes do governo central. De acordo com os autores, a característica centralizadora do Estado chinês não adviria apenas dos anos de regime Maoísta, mas da China imperial. Após a instauração da República em 1912, o país iniciou um processo de mudança do sistema político-econômico, reestruturado com a tomada de poder pelo Partido Comunista Chinês (PCC) em 1949. Sob o regime comunista, o governo teria passado a ter total controle sobre os meios de produção, sendo que a alocação de recursos passou a ser decidida pelo planejamento central, estruturada principalmente por meio dos Planos Quinquenais (PQs). A partir de 1978, o país iniciou um processo de liberalização econômica, abertura comercial e financeira, permissão à iniciativa privada e, por conseguinte, descentralização das decisões cotidianas da economia. Esse processo, chamado "Reform and Opening Up", teve como principal objetivo melhorar indicadores de produtividade, sob a liderança do governo central.

Desencadeado pela mudança de ideologia na gestão de Deng Xiaoping, a economia passou a deter estrutura dual. Nesse contexto, diz o estudo, o governo estimularia mecanismos de mercado pontuais, como o desenvolvimento de mercados futuros ou a competição no setor de tecnologia, enquanto garantiria influência sobre outros, como a capacidade produtiva, níveis de preço em alguns setores específicos e investimentos em pesquisa e desenvolvimento (P&D). Em paralelo, manteria controle mais direto em indústrias estratégicas e de maior encadeamento, como petroquímica, siderurgia, transporte e infraestrutura, sistema financeiro, entre outros.

Os autores observaram que esse processo de reforma se pauta, de facto, na descentralização da decisão e execução nas empresas e governos subnacionais, o que não alteraria substancialmente a centralidade do planejamento, a partir do qual haveria direcionamento por parte do governo central. Por exemplo, apesar de não haver mais planejamento central de preços e estoques, o governo continua emitindo PQs, dos quais derivariam os planos industriais, como a Tire Industry Policy, além de outros como o Going Global e Made in China 2025.

De acordo com o estudo, mesmo quando o governo central não atua diretamente na definição da produção, garantiria que a atuação das empresas estatais (muitas das quais controladas por governos locais) e mesmo das empresas privadas seja capaz de atender aos objetivos pré-definidos em níveis micro e macroeconômicos, como manutenção do emprego e renda, upgrade tecnológico, desenvolvimento de parques industriais e sustentação do balanço de pagamentos por meio de exportações.

No que concerne às empresas privadas e estrangeiras, segundo os autores do estudo, mesmo que não tenham direcionamento explícito, essas empresas também se subjugariam a essa condição, por exemplo, para se beneficiar de linhas de subsídio ou por suas operações sofrerem influência tanto de distorções geradas no setor quanto das verificadas nos mercados a jusante e a montante. As companhias seguiriam um tipo de "convergência estratégica", uma relação tácita em que, ao se enquadrar em políticas designadas pelo governo, receberiam benefícios como acesso a linhas de crédito, maior facilidade para receber subsídios, terras, licenciamentos de operação, etc.

Além dos subsídios, outros mecanismos de transmissão do direcionamento central seriam os comitês do PCC nos âmbitos das empresas, grupos organizados por funcionários e que seguiriam uma agenda própria, no intuito de estudar e difundir as políticas emitidas de Pequim.



Já adentrando no item 2) supramencionado, uma das premissas do estudo é de que os fatores que caracterizariam se um determinado país é (ou não) uma economia de mercado diz respeito ao fato de a política industrial ser guiada por metas de desenvolvimento vinculadas à promoção de setores ou empresas específicas.

À luz dessa premissa, o estudo detalhou o 13º Plano Quinquenal (em vigor desde 2016), que, entre outros, reconheceria os impactos do excesso de capacidade instalada no sistema industrial, o qual afetaria também a indústria chinesa de pneumáticos. De acordo com os autores, a reforma estrutural do lado da oferta proposta pelo plano visaria abordar quatro questões principais: a) a baixa utilização de capacidade instalada; b) o elevado estoque imobiliário não utilizado; c) os excessivos impostos e custos corporativos; e d) os riscos fiscais não controlados. Em relação ao primeiro aspecto, o governo central chinês teria reconhecido os substanciais impactos do excesso de capacidade instalada no sistema industrial, sendo que esta questão, segundo o estudo, muito importante para a indústria chinesa de pneumáticos.

Ainda em relação ao 13º Plano Quinquenal, de acordo com a China Business Review (2016), citada pelos autores do estudo apresentado pela ANIP, o governo central chinês buscou, a fim de reduzir os problemas derivados dos excessivos investimentos e estímulos à demanda ocorridos durante o Plano anterior: a) promover a fusão, modernização e reestruturação de empresas com baixo desempenho; b) diminuir a concessão de subsídios governamentais que promovem atividades industriais não lucrativas; e c) decretar a falência e a liquidação de empresas não rentáveis.

A peticionária também detalhou a Tire Industry Policy, adotada em setembro de 2010, no âmbito do Adjustment and Revitalization Plan of Petrochemical Industry, que determina uma série de diretrizes a serem seguidas pelos fabricantes de pneus na China.

Quanto à Tire Industry Policy, o estudo destacou, entre outros, o Artigo 4 para demonstrar o elevado grau de controle governamental sobre a conduta empresarial setorial e os agentes econômicos que atuam na produção, distribuição e consumo de pneus: "Article 4 Regulate the conduct of all types of economic entities in tire production, distribution, consumption, etc., create a fair, unified market environment, establish the tire recall system and improve the standard of services."



Ressaltou ainda o disposto no Artigo 23 da Tire Industry Policy, que determinou escalas mínimas das unidades industriais, seja das fábricas de pneus para automóveis e caminhões leves (6 milhões de unidades por ano), seja das plantas de pneus para caminhões pesados (1,2 milhão de unidades por ano), e o Artigo 37, que previu controle mais estrito sobre projetos de empresas estrangeiras na indústria chinesa de pneus, em particular daqueles cujos investimentos são superiores a US\$ 300 milhões. Mencinou, por fim, o Artigo 36 da Tire Industrial Policy, que prevê o investimento de empresas chinesas no exterior: "Article 36 (...) Encouraging substantial domestic advantage enterprises to establish tire factory at overseas, and the overseas tire production project invested by domestic enterprises shall be carried out with national relevant regulations."

Segundo o estudo, a exemplo do que ocorreria em outros setores industriais na China, um dos maiores problemas da indústria de pneus seria o excesso de capacidade instalada. No entendimento dos autores, não corresponderia a um fenômeno recente, sendo que a própria Tire Industrial Policy, de 2010, já trataria do problema. Nesse contexto, a sobrecapacidade da indústria chinesa de pneus seria estrutural (e não conjuntural), acarretando uma tendência baixista nos preços, seja no mercado doméstico, seja no mercado internacional. Ainda de acordo com o estudo, a política setorial chinesa para a indústria de pneus "pode ser compreendida com um esforço de atacar fragilidades deste setor, incluindo a baixa concentração de mercado, que influencia negativamente outros fatores". Os autores do estudo observaram ainda que a combinação de sobrecapacidade estrutural com preço e reputação inferiores aos dos competidores internacionais tenderia a resultar em desempenho econômico-financeiro insatisfatório. Na nota de rodapé, os autores citaram o estudo da UNCTAD (2015) acerca da indústria chinesa de pneumáticos, que confirmaria a baixa da margem de lucro setorial, indicando redução da margem de lucro setorial de 6,56% em 2009, para 4,21% em 2010 e ainda para 2,71% em 2011.

A peticionária apresentou, em suas manifestações de 3 e 23 de maio, diversas publicações que retratariam o diagnóstico de excesso de capacidade no setor de pneus na China. Em entrevista para a CN Auto News em 2016 (Doc. 53), Che Baozhen, presidente da China Rubber Industry Association, teria afirmado que o excesso de capacidade da industrial nacional de pneus na China seria estrutural. De acordo

com outra publicação, a China IDR, em 2015, a capacidade de produção de pneus da China teria atingido cerca de 600 milhões, enquanto a demanda do mercado interno de automóveis de passageiros seria de apenas cerca de 25% e o mercado de substituição, de apenas cerca de 40% dessa capacidade.

Em notícia veiculada pela China Rubber Industry Association (Doc. 55), em 2018, a produção total de pneus de automóvel no país teria sido de cerca de 648 milhões, sendo que a produção de pneus radiais foi de 609 milhões, representando uma ligeira queda de 0,65% em relação ao período anterior.

A peticionária identificou ainda o documento Circular Of The State Economy And Trade Commission On The Promulgation Of The Guidance Of Recent Development In The Industrial Sector (Doc. 59), de 2002, segundo a qual a intenção do governo chinês seria direcionar todos os investimentos em ativos fixos no país, otimizar a alocação de recursos, promover o desenvolvimento saudável e estável das indústrias e melhorar a competitividade chinesa. Dentre as indústrias indicadas, e que teriam se beneficiado, portanto, da alocação de recursos, estaria a de pneumáticos.

A Província de Shandong, sede de diversas produtoras como a Qingdao Doublestar Co., Ltd., Chengshan (Shandong) Tyre Co. e a Linglong, teria aprovado, em 2014, "opiniões" (Doc. 61) sobre o excesso de capacidade da indústria de pneus.

As notícias também indicariam, de acordo com a ANIP, que, apesar da capacidade excessiva já verificada atualmente, as produtoras chinesas continuariam a investir na divisão de pneus de passeio e expansão de plantas produtivas, enquanto empresas estrangeiras de pneumáticos manteriam o planejamento de instalação de fábricas na China, o que tenderia a pressionar ainda mais os preços.

Por fim, a peticionária ressaltou que também identificou diversas notícias (Docs. 63 e 64) indicando que o excesso de capacidade no setor teria pressionado os preços e levado à redução das margens de lucro das empresas.

Além do diagnóstico do excesso de capacidade, existiria uma percepção de desvantagem competitiva da indústria de pneus da China em relação às líderes mundiais desse setor, segundo levantamento realizado pela China Rubber Industry Association, citado no estudo trazido pela peticionária. As empresas chinesas de pneumáticos, de um ponto de vista global, seriam pouco reconhecidas, pouco internacionalizadas e muito fragmentadas.

Às diretrizes definidas pela Tire Industry Policy se somariam políticas industriais de nível provincial na China. No setor de pneumáticos, seria o caso do plano promulgado em 2014 pela província de Shandong, intitulado "Implementation Plan for Transforming and Upgrading the Tire Industry of Shandong Province". Um dos objetivos desse plano seria o aumento da capacidade de inovação, melhoria da influência das marcas e da qualidade, visando, entre outros, ampliar a participação no mercado global para 20%.

Além do plano de Shandong, a peticionária teria identificado, na investigação americana de 2016 (USDOC. C-570-017. Decision Memorandum for the Preliminary Results of the Administrative Review of the Countervailing Duty Order on Certain Passenger Vehicle and Light Truck Tires from the People's Republic of China), outras províncias que também outorgariam benefícios ao setor pneumático a partir dos seguintes programas: fundos de subsídios aos juros na exportação para empresas de Guangdong e Zhejiang; fundos para expansão internacional das empresas de Guangdong; subsídios para empresas localizadas na Zona Econômica e Tecnológica de Kunshan; e subsídios para empresas localizadas na Zona Econômica de Desenvolvimento de Rongcheng. Adicionalmente, as autoridades europeias (Commission Implementing Regulation (EU) 2018/1690) teriam identificado um novo plano industrial de Hebei, promulgado em 2016. Em âmbito municipal, por sua vez, a supracitada investigação dos EUA teria identificado também o programa de subsídios à indústria automobilística e de pneus de Weihai.

Para demonstrar como as produtoras e exportadoras chinesas implementaram a Tire Industry Policy, a peticionária elencou exemplos de (i) fusões e aquisições; (ii) otimização das estruturas organizacionais e expansão da capacidade produtiva; e (iii) estímulos vinculados à inovação e mitigação de impactos ambientais.

Em relação ao primeiro ponto (i), sobre fusões e aquisições, a peticionária citou o caso da própria GITI, que inaugurou planta, em 2017, nos EUA, com capacidade de produção anual de 5 milhões de unidades; a aquisição da italiana Pirelli pela chinesa ChemChina em 2015; a aquisição de 45% das ações da sul-coreana Kumho Tire Co. pela chinesa Qingdao Doublestar, em 2017, em operação estimada em US\$



607 milhões; o plano de expansão da planta da Guizhou Tyre no Vietnã, que deverá totalizar US\$ 400 milhões; e o lançamento do projeto de construção da planta da Linglong Tire, em abril de 2019, na Sérvia, com capacidade de produção de 13,6 milhões de unidades e receita prevista de US\$ 600 milhões.

Sobre (ii) a otimização de estruturas organizacionais e expansão da capacidade produtiva, citou a Linglong, Qingdao Doublestar, Triangle e Roadbot. A Linglong estaria implantando sua quarta planta na China, com previsão de receita de vendas de US\$ 770 milhões e capacidade de produção de 12 milhões de peças de pneus de passeio. O investimento da empresa na nova planta teria sido de US\$ 1,7 bilhão. A Qingdao Doublestar estaria planejando realocar uma de suas subsidiárias em Shiyan, sendo que a nova planta teria capacidade para produzir 5 milhões de peças de pneus de passeio. O grupo Triangle, que atualmente opera com quatro fábricas na China, teria previsão de inaugurar uma nova linha de produção de pneus de automóveis antes do fim do ano de 2018, em sua fábrica localizada na cidade de Weihei, situada no leste da província de Shandong, resultado de um investimento de US\$ 435 milhões. Por fim, a Roadbot estaria realizando uma série de investimentos para expansão de seu parque fabril no exterior, o que aumentaria a sua produção de pneus de passeio para 10 milhões peças até 2022.

No tocante ao ponto (iii), estímulos vinculados à inovação e mitigação de impactos ambientais, a ANIP destacou que a verificação in loco desta SDCOM na GITI teria identificado valores referentes a subsídios do governo ("Government Grants") nas notas explicativas das demonstrações financeiras da GITI, que se referiam a prêmio para automação de proteção ambiental, em 2016; projeto de reparação e renovação de máquinas de vulcanização, em 2017 e prêmio de segurança de 2016, em 2017.

Ainda reforçando os argumentos apresentados pela peticionária em manifestações anteriores, o estudo apontou que outro fator que caracterizaria se um dado país seria (ou não) uma economia de mercado decorreria do controle ou exercício de propriedade direto ou indireto do governo sobre os meios de produção. A ANIP sublinhou, tanto nas petições quanto no estudo, o número de empresas estatais (EEs) na economia chinesa, bem como a participação estatal em diversas produtoras chinesas de pneus, não apenas como acionista, mas também na estrutura organizacional das empresas, seja em razão dos vínculos de seus dirigentes com o Partido Comunista ou por meio da existência de Comitês do Partido Comunista que nelas atuam, o que asseguraria o alinhamento com as diretrizes governamentais e partidárias.



No estudo, os autores citaram dados da International Trade Administration (ITA) do Departamento de Comércio dos Estados Unidos (USDoC), segundo a qual a China ainda possuiria aproximadamente 150 mil empresas estatais (EEs), das quais cerca de 50 mil (33%) seriam de propriedade do governo central e o restante, dos governos locais. Em 2017, o estudo indicou que o governo central chinês controlava diretamente e gerenciava 102 EEs estratégicas por meio da State-owned Assets Supervision and Administration Commission of the State Council (SASAC), das quais 66 eram listadas em Bolsa de Valores no país ou no exterior. As EEs, tanto centrais quanto locais, respondiam por 30% a 40% do PIB e por cerca de 20% dos empregos da China. Essas estimativas seriam consistentes com dados da OCDE (2017). Em 2015, o número de EEs na China totalizou 159 mil companhias, sendo 25 mil na indústria de transformação, na qual se inseriria o setor de pneumáticos. No mesmo ano, o número de empregados nas EEs industriais atingiu 7,1 milhões de pessoas, das quais 3,7 milhões em EEs controladas pelo governo central, 1,5 milhão em companhias majoritariamente estatais e 1 milhão com participação governamental minoritária.

Especificamente sobre as empresas do setor de pneumáticos, o estudo informou que não seria apresentado um exame detido do seu controle acionário, tendo em vista o elevado número de companhias que atuam na indústria chinesa. Destacou, por outro lado, com base em uma matéria da Tire World de 2017, o caso da Zhongce Rubber, cuja participação estatal havia sido reduzida para 40%, mas ainda contava, entre seus controladores, com o grupo estatal CITIC e a Hangzhou Industrial Investment Group (Hangshi), que detinha 15% da Zhongce e seria diretamente ligada ao governo municipal de Hangzhou. Elencou ainda o exemplo da Guizhou Tyre, que teria como maior acionista a estatal Guiyang SASAC, com 25,33% de participação acionária, uma vez que os demais acionistas teriam participações pulverizadas, conforme investigação dos EUA de 2017 sobre pneus off-the-road (USDOC. Decision memorandum for the preliminary results of the countervailing duty administrative review of certain new pneumatic off-the-road tires from the People's Republic of China). Constatou, nesse sentido, que as fronteiras entre as empresas estatais e as empresas privadas na China não seriam tão estritas na indústria

de pneumáticos como decorrência do sistema político centralizado. Por fim, mencionou o caso da Wanli Tire, empresa que seria declaradamente estatal, 47ª maior produtora mundial de pneus em 2017, de acordo com ranking elaborado pela Tire Business.

A peticionária trouxe, na petição protocolada em 3 de maio e novamente no dia 23 do mesmo mês, os casos da Cooper Chengshan (Shandong) Tire Co., inicialmente uma joint-venture entre a estadunidense Copper Tire Co. Ltd. e a estatal Chengshan Group, que seria atualmente 100% do grupo chinês. Além disso, a Qingdao Doublestar teria entre os principais acionistas a Qingdao State-Owned Assets Supervision & Administration, uma agência da Província de Qingdao, e a China Securities Finance Corp. Ltd., uma instituição financeira estatal.

Sobre os vínculos de executivos das empresas com o Partido Comunista Chinês, a peticionária cita as conclusões do relatório produzido pelo escritório de advocacia estadunidense King & Spalding, a pedido da Confederação Nacional da Indústria, sobre o 12º Plano Quinquenal, em vigor entre 2011 e 2015. Segundo referido documento, uma das principais funções do Partido Comunista Chinês seria a de nomear cargos nos mais diversos níveis de Estado, agências e entes. A estrutura do partido contaria com um departamento organizacional, responsável pelas nomeações em instituições públicas, incluindo empresas estatais e com a comissão disciplinar, que asseguraria que os nomeados sigam as diretrizes impostas pelo partido, sendo ainda responsável pela supervisão e disciplina dos membros e do cumprimento do plano.

Reforçando argumentos já trazidos em manifestação anterior, a peticionária reiterou seu entendimento de que a indicação de executivos para cargos de gerência nas empresas seria fundamental para o bom resultado das empresas nas províncias chinesas, o que, como consequência, conferiria visibilidade às províncias perante o governo central e sustentaria o plano de desenvolvimento da indústria nacional como um todo, em especial dos setores estratégicos como o de pneumáticos.

Em acréscimo aos exemplos citados na manifestação anterior, a peticionária elencou, em 3 de maio, novos indícios de vínculos de executivos das empresas de pneus chinesas com o Partido Comunista Chinês: o Sr. Wu Quingrong, diretor da GITI Tyre Co.Ltd. (Fujian), seria membro do Partido Comunista Chinês desde 1988 (Doc. 10); o Sr. Wang Xicheng, atual presidente da Linglong, também seria listado entre os membros do partido, sendo o representante do Congresso Popular Provincial de Shandong (Doc. 12); o presidente do grupo Zhongce, o Sr. Shen Jinrong, além de membro do Partido, também seria o representante do Congresso Popular Provincial de Zhejiang e do 9º Congresso do partido em Hangzhou (Doc. 13); o Sr. Ding Yuhua, presidente da Triangle Tire até 15 de junho de 2018, também teria sido membro do Congresso Nacional do Povo (Doc. 16).

Para além da participação estatal direta ou indireta nos fabricantes chineses de pneus, a peticionária também destacou a participação estatal em setores a montante, sendo que os principais insumos da produção de pneus são borracha natural, borracha sintética, negro de fumo (ou negro de carbono), fio de náilon e reforços de aço.

O estudo utilizou os dados da investigação realizada pela autoridade dos EUA (USDOC, C-570-913, Certain New Pneumatic Off-The-Road Tires from the People's Republic of China, datado de 02/10/2017) para indicar a importância relativa de empresas estatais nos insumos. Em 2015, por exemplo, as empresas estatais tinham participação direta ou indireta em 27,5% da produção chinesa de negro de fumo; em 6,7% da produção de fios de náilon; em 50,2% da produção de borracha natural e em 32,3% da produção de borracha sintética.

Em relação à borracha natural, a peticionária reiterou, ademais, a redução do imposto de importação incidente nas importações do produto determinado pelo governo chinês em 2019.

Ainda, o setor petroquímico como um todo seria fortemente influenciado pelas políticas governamentais, conforme sinalizaria o documento da Comissão Europeia (SWD 2017 483 final, On significant distortions in the economy of the People's Republic of China for the purposes of trade defence investigations). Segundo referido documento, além do "Catalogue for Guiding Industrial Restructuring" da Comissão de Reforma e Desenvolvimento Nacional (NDRC), o setor seria objeto de vários outros planos governamentais, como o 13º Plano Quinquenal para a Indústria Petroquímica e Química; State Council Guidelines on Structure Adjustment, Transformation, and Profitability Growth of the Petrochemical Industry; State Council Guidelines on Promoting Enterprise Technological Transformation; 13th FYP for Development of the Chemical Industry in Jiangsu Province; e o 13th FYP for the Development of the Petrochemical Industry in the Hebei Province.



Sobre a investigação da Comissão Europeia, que aplicou medidas compensatórias sobre a importação de pneus de ônibus e caminhões originários da China (Commission Implementing Regulation (EU) 2018/1690, de 9/11/2018), mas concluiu não ter encontrado evidências suficientes de concessão de subsídios domésticos para negro de carbono, tecido (fios de náilon), borracha sintética e borracha natural, a peticionária afirmou que a decisão da autoridade europeia não interfere a constatação de intervenção estatal no setor. De acordo com a ANIP, o objetivo da presente revisão seria verificar se os preços das matérias-primas seriam livremente estabelecidos ou se haveria fatores vinculados à atuação governamental que poderiam afetá-los, sendo desnecessário cumprir outros requisitos típicos de investigações de subsídios, tal como a apuração do montante exato do benefício.

Ainda citando as conclusões dessa investigação, rechaçou o argumento do grupo GITI sobre não ser beneficiada com o fornecimento de energia elétrica a preços reduzidos. Segundo a peticionária, a Comissão Europeia teria concluído que haveria interferência governamental nos preços de eletricidade: "(466) After final disclosure, GITI claimed that in Ningxia province the quantitative quotas actually differ substantially among companies and are not allocated evenly. The Commission acknowledged that the quotas are not allocated evenly. However, this does not alter the conclusion that the power generators and the power users are not free to sell or purchase all of their electricity directly. In fact, despite the different quotas allocated among companies and the different periods of allocation, only two prices with a difference of less than 1 % between them were applied to all users in the provinces. This indicates that prices are not freely fixed between the buyer and the seller. In addition, as acknowledged by GITI, it was not able to purchase all of its electricity needed via the bidding process during the investigation period and had to pay the higher electricity rates set by the local government outside the bidding process. Therefore, the claim was rejected."

A peticionária alegou, ainda em relação à energia elétrica, que a GITI utilizou-se da proximidade dos preços de eletricidade de China e Taipé Chinês pelo Doing Business para supostamente comprovar a prevalência de condições de mercado. No entanto, de acordo com a ANIP, a proximidade de preços não significaria inexistência de intervenção governamental no estabelecimento dos preços chineses. Por interferência estatal, os preços poderiam se aproximar do preço de um ou outro país, ainda que os custos para geração de energia fossem substancialmente superiores. Ressaltou, por fim, que a GITI poderia ter comprovado que os governos central e locais não influenciam nas condições de fornecimento da eletricidade demonstrando, por exemplo, que os contratos de fornecimento foram negociados entre as partes.



Em relação aos 3) precedentes internacionais que não concederam tratamento de economia de mercado às exportadoras chinesas de pneumáticos, a peticionária elencou o posicionamento das autoridades da União Europeia e dos EUA, que, por meio de análises em investigações recentes, concluíram que a China não opera a partir de princípios de mercado. Destacou as decisões da União Europeia de 20/12/2017, no qual a autoridade investigadora concluiu que haveria evidências de distorções significativas na economia chinesa devido à intervenção estatal (Commission Staff Working Document on Significant Distortions in the Economy of the People's Republic of China for the purposes of Trade Defence Investigations, SWD (2017) 483 final); de 18/10/2018 (Commission Implementing Regulation (EU) 2018/1579), que impôs o direito antidumping definitivo para importações de pneus para ônibus e caminhões originários da China, e a de 9/11/2018 (Commission Implementing Regulation (EU) 2018/1690, que aplicou medidas compensatórias contra o mesmo produto - pneus para ônibus e caminhões - provenientes da China.

Elencou ainda decisões dos EUA, de 9/3/2018 (USDOC. C-570-017 Decision Memorandum for the Preliminary Results of the Administrative Review of the Countervailing Duty Order on Certain Passenger Vehicle and Light Truck Tires from the People's Republic of China), que teria identificado, entre outros, subsídios à GITI nos seguintes programas: (i) government policy lending; (ii) export sellers credits from state-owned banks; (iii) export buyers credits; (iv) provision of inputs for LTAR; (iv) Enterprise Income Tax Law, R&D Program; (v) High and New Technology Enterprises; (vi) Import Tariff and Value Added Tax (VAT) Exemptions for Use of Imported Equipment; (vii) Special Fund for Energy Saving Technology Reform e (viii) Other Subsidy Programs.

A ANIP também mencionou a decisão da Índia (datada de 1/8/2017), no âmbito da investigação antidumping sobre pneus novos e usados, radiais, utilizados em caminhonetes e ônibus, de aro acima de 16", que também não concedeu tratamento de economia de mercado às empresas chinesas nessa

investigação

Para fins de 4) comprovação do potencial produtor e exportador chinês, a peticionária informou, na manifestação datada de 23 de maio de 2019, que o país asiático possuiria cerca de 150 produtores de pneus, sendo ao menos 80 deles produtores de pneus de passeio, com operações em 90 localidades, de acordo com informações da Tire Business de 2018. Ainda conforme dados da Tire Business de 2017, a China contava com ao menos 140 plantas produtivas de pneus, liderando o ranking de países com maior número de fábricas. Comparativamente, o segundo país com maior quantidade de plantas produtivas seria a Índia, com um total de 51 fábricas. Ainda de acordo com o ranking elaborado pela publicação, das 75 maiores empresas produtoras de pneus no mundo em 2017, 33 seriam empresas chinesas (44%), destacando-se a Zhongce Rubber, 10ª maior produtora mundial e a maior fabricante chinesa; a GITI, 11ª colocada e a 2ª maior produtora na China, em termos de faturamento; a Shandong Linglong Tyre, 17ª maior fabricante mundial e a terceira maior na China; e a Triangle Tyre, 22ª colocada e a sétima maior fabricante chinesa. A China possuiria, em 2017, de acordo com dados levantados pela peticionária, capacidade de produção de 1.085.209.790 pneus. Desses, 482 milhões corresponderiam a pneus de passeio efetivamente produzidos, o equivalente a quase 45% do total. No entendimento da ANIP, conforme questionários, parcela relevante da produção chinesa seria direcionada à exportação, o que demonstraria a agressividade dos produtores chineses para o mercado externo. Os próprios dados fornecidos pelas empresas exportadoras chinesas, que participam da presente revisão, demonstrariam a existência de capacidade ociosa suficiente para inundar o mercado brasileiro, o que também corrobora a existência de potencial exportador significativo.

Por fim, a peticionária afirmou entender, em sua petição protocolada em 23 de maio, que existe "concordância tácita" dos produtores/exportadores chineses partes desta investigação de que o setor de pneumáticos na China não atuaria em condições de mercado, reconhecida, de acordo com a ANIP, pela própria GITI, em sua manifestação do final da instrução probatória, quando afirma que: "Os demais exportadores selecionados não aportaram dados para fins de valor normal. As empresas selecionadas Zhongce Rubber Group Co. Ltd. E Shandong Linglong Tire Co., Ltd. apresentaram apenas as respectivas exportações para o Brasil, enquanto a empresa selecionada Shandong Jinyu Industrial Co., Ltd. não respondeu ao questionário do produtor/exportador. Esses exportadores tampouco pleiteiam que os dados da GITI para fins de valor normal sejam aplicados a todas as empresas ou setor na China [...]".



A peticionária destacou ainda a postura não colaborativa de todos os produtores chineses no âmbito desta revisão, e particularmente da GITI, que poderia ter demonstrado, por exemplo, em resposta às alegações da ANIP: (i) que o Sr. Wu Quingrong, diretor da GITI Tyre Co.Ltd. (Fujian), não seria membro do Partido Comunista Chinês desde 1988 e não teria exercido cargos como de secretário-geral do Comitê Permanente do Congresso Municipal de Huzhou, secretário do grupo do partido, entre outros; (ii) que não manteria organização do Comitê do PCC em seu corpo gerencial; (iii) que a Tire Industry Policy não estaria mais em vigor e/ou que de fato a empresa não seguiria as disposições dessa política e (iv) que políticas chinesas prioritárias para os principais insumos utilizados na produção de pneus não estariam mais em vigor e que não afetariam os seus custos de operação.

A peticionária argumentou que, além da não apresentação de elementos probatórios para refutar os argumentos de que o setor não opera em condições de mercado na China, a GITI teria simplesmente buscado individualizar a discussão para receber tratamento diferenciado para si própria, com o argumento de que não seria uma produtora chinesa e não estaria sujeita às normas e políticas chinesas. O pleito da GITI de que deveria ser considerada empresa de Cingapura, para fins de determinação de valor normal, não encontraria respaldo, de acordo com a peticionária, considerando que, das oito plantas da empresa, seis estão localizadas na China.

5.2.2.1.2 Da manifestação da GITI a respeito da prevalência de condições de economia de mercado no segmento produtivo em questão para fins de cálculo do valor normal antes da Nota Técnica de Fatos Essenciais

Em sua manifestação de 3 de maio de 2019, a GITI apresentou novas considerações, à luz da Nota Técnica no9, de 2019, emitida pela SDCOM.

Inicialmente, argumentou que a Nota Técnica no9/2019 teria deixado claro que existiria presunção relativa de que a GITI operaria em condições de mercado na China e que caberia à peticionária o ônus de provar as alegações por ela apresentadas. Se referiu aos arts. 36 e 38 da Lei do Processo

Administrativo Federal (Lei no9.784, de 1999) para embasar seu entendimento de que caberia à peticionária apresentar provas, e não meras alegações. Ainda, aduziu que não se aplicaria a utilização dos fatos disponíveis contra a GITI, visto que a sua utilização seria prevista para as situações específicas listadas no § 3º do artigo 50 do Decreto no8.058/2013. Assim, sustentou que a avaliação superficial de políticas industriais, a existência de empresas estatais e alegados subsídios na China seriam insuficientes para afastar a utilização dos dados da GITI para fins de valor normal.

Ainda sobre o ônus da prova, adicionou que a peticionária teria que demonstrar o não cumprimento cumulativamente dos §§ 1º e 2º do art. 17 do Decreto no8.058, de 2013, que imporiam uma análise bipartite: produtor/exportador e setor econômico. Nesse sentido, segundo a produtora/exportadora, a Nota Técnica da SDCOM teria deixado claro que para a China não mais se aplicaria o disposto no caput do artigo 16, que imporia ao produtor/exportador o ônus de apresentar elementos de prova com o intuito de permitir que o valor normal seja apurado com base nos seus próprios dados. Para que os dados da GITI tivessem sido desconsiderados para fins de apuração do valor normal na presente revisão, seria necessário que a peticionária tivesse demonstrado cumulativamente tanto (i) o descumprimento das condições previstas no § 1º do artigo 17 pela GITI, assim como (ii) o descumprimento das condições previstas no § 2º do artigo 17 pelo setor econômico do qual a GITI faz parte.

Segundo o grupo, a análise de tratamento a ser conferido deveria levar em conta o segmento e a atividade da GITI, uma vez que a análise do segmento de pneumáticos como um todo não é intercambiável com a análise dos segmentos de pneus de automóvel, pneus de carga, bicicleta etc., pois cada um desses setores teria especificidades. Segundo a GITI, caso a peticionária tivesse optado por demonstrar a não prevalência de condições de economia de mercado para o segmento de pneumáticos como um todo, seria necessário fazê-lo com base nos elementos previstos no art. 17 para todos os segmentos mencionados - segmentos de pneus de automóveis, pneus de carga, pneus de caminhão, pneus de bicicleta e pneus de motos na China.

Ademais, seria "inaceitável" usar conclusões ou argumentos constantes em investigações de defesa comercial de outros países envolvendo diferentes segmentos e inferir que o segmento de automóveis na China gozaria da mesma situação em período de análise diferente.

A GITI alegou inexistirem provas no processo de que o segmento na China e a GITI não operam em condições de mercado. Indicou que a empresa teria cooperado ativamente com a autoridade investigadora e apresentado as informações e esclarecimentos solicitados. Apontou que não havia recebido, no âmbito desta revisão, nenhum questionário específico solicitando informações acerca de operações em condições de mercado, não sendo adequado lhe imputar inferências adversas.

Quanto às políticas citadas pela peticionária, a GITI afirmou serem genéricas, limitando-se a reproduzir as diretrizes e programas mencionados pelo governo chinês, sem apresentar evidências do direcionamento ou ingerência estatal sobre as decisões de mercado tomadas pela GITI. Além disso, não seria prova suficiente o fato de a China se utilizar de políticas públicas, uma vez que diversos outros países, considerados economias de mercado, também o fazem. Como exemplo, citou o art. 174 da Constituição Federal brasileira, que dispõe sobre o papel do Estado brasileiro, enquanto agente normativo e regulador da atividade econômica, de exercer as funções de fiscalização, incentivo e planejamento, este último determinante para o setor público e indicativo para o setor privado. A GITI reproduziu ainda o art. 112 do Decreto no9.745, de 2019, que estabelece competências de formulação, implementação e avaliação de políticas industriais no âmbito do Ministério da Economia do Brasil, e indicou que a mera existência desses dispositivos não afastaria a existência de condições de economia de mercado no Brasil e em vários outros países em que políticas do tipo existem.

Haveria, de acordo com o grupo, um paralelo entre (i) o ônus da prova da peticionária de afastar a prevalência de condições de economia de mercado pela GITI e no segmento produtivo de pneus na China e (ii) a obrigação da autoridade investigadora, em investigações de subsídios acionáveis, de examinar a especificidade de programas governamentais para determinar se determinado subsídio seria acionável ou não.

Sobre a Tire Industry Policy, a GITI alegou que a peticionária teria se limitado a reproduzir trechos da petição inicial da investigação de subsídios de pneus de carga conduzida pela autoridade dos EUA (C-570-041 - Truck and Bus Tires from the People's Republic of China), apresentando-os como prova da intervenção do governo chinês em toda a cadeia produtiva de pneus. Essa mera transposição de



trechos seria, de acordo com a GITI, descabida e desprovida de qualquer embasamento factual. Além disso, nem a investigação dos EUA, nem aquela conduzida pela UE consideraram essa política como um programa de subsídios.

Em relação ao 13º Plano Quinquenal, afirmou que, embora tenha sido mencionado na investigação europeia de subsídios acionáveis sobre as importações de ônibus e caminhões da China, o Plano Quinquenal tampouco foi um dos programas de subsídios analisados pela Comissão Europeia. Segundo a GITI, o governo chinês teria informado no âmbito da investigação europeia que o plano não era vinculante e deveria ser interpretado como diretivas para promoção de indústrias.

A peticionária, ademais, não teria aportado nenhum elemento de prova indicando se, como e quando a Tire Industry Policy ou o 13º Plano Quinquenal foram usados pela GITI e pelo setor econômico do qual a GITI faz parte, de modo a interferir em preços, custos e insumos do grupo.

A GITI questionou a razão pela qual a ANIP não teria trazido elementos de prova de suas próprias empresas associadas que operam na China para demonstrar as distorções alegadas sobre o funcionamento do setor e demonstrou incredulidade com a hipótese de as empresas chinesas relacionadas às empresas representadas pela ANIP se sujeitarem ao supostamente profundo nível de intervenção governamental.

Na sequência, o grupo elencou argumentos para buscar demonstrar que não haveria interferência governamental chinesa sobre os insumos (borracha natural, borracha sintética, negro de carbono e tecidos de náilon e poliéster); mão-de-obra; energia elétrica; sistema financeiro; participação estatal em empresas e, por fim, na concessão de subsídios. A GITI argumentou que equipe da autoridade investigadora brasileira verificou detalhadamente in loco a estrutura de custos da empresa e que essas informações permitiriam avaliar e confirmar o fato de que os custos da empresa seriam formados sem interferência estatal. O grupo ressaltou sobretudo a inexistência de provas que vinculem as interferências governamentais apontadas pela peticionária à GITI e ao setor econômico do qual a GITI faz parte.

Quanto à matéria-prima, destacou inicialmente a decisão da autoridade investigadora da União Europeia, de novembro de 2018, Commission Implementing Regulation (EU) 2018/1690 (Imposing definitive countervailing duties on imports of certain pneumatic tyres, new or retreaded, of rubber, of a kind used for buses or lorries), que concluiu não haver evidências suficientes de interferência governamental nos preços de negro de fumo, náilon, borracha natural e borracha sintética nas empresas exportadoras chinesas examinadas: "3.9.2.Provision of carbon black and nylon cord at less than adequate remuneration (448) (...) the Commission concluded that it could not find sufficient evidence of subsidisation of the purchases of carbon black and nylon cord by the sampled exporting producers during the investigation period. 3.9.3.Provision of natural rubber at less than adequate remuneration(449) All sampled companies imported natural rubber in significant volumes. Domestic purchases of natural rubber were negligible, except for one of the sampled companies, which purchased significant amounts of natural rubber on the domestic market via unrelated companies. The Commission established, based on verified information concerning individual transactions from all sampled companies that the purchase prices for domestic natural rubber were on average higher than the purchase prices for imported natural rubber. (450) Therefore, the Commission concluded that there were no grounds to establish any countervailable subsidies on the purchase of natural rubber at less than adequate remuneration. 3.9.4.Provision of synthetic rubber at less than adequate remuneration (459) (...) the Commission concluded that it could not establish any benefits relating to the purchase of synthetic rubber at less than adequate remuneration."

Alegou que, conforme teria sido verificado in loco pela SDCOM, as produtoras chinesas adquiriam matérias-primas de diversos fornecedores independentes na China e em terceiros mercados. Na China, [CONFIDENCIAL]. Já as compras de matérias-primas adquiridas de fornecedores no mercado internacional [CONFIDENCIAL].

Sobre a borracha natural, a GITI argumentou que [CONFIDENCIAL].

Destacou que a China seria a maior importadora de borracha natural do mundo. De acordo com dados levantados pela GITI, em P5, o país teria importado 1.961.983 toneladas de borracha natural nas subposições 4001.22 e 4001.29 do Sistema Harmonizado, tendo como principal origem a Tailândia. O preço médio dessas importações, de US\$ 1,82/kg, teria sido, inclusive, muito próximo ao preço das importações de Taipé Chinês (US\$ 1,94/kg) utilizado pela peticionária para fins de construção do valor



normal na abertura da presente revisão. Esses dados, e em especial o fato de a China ter sido a maior importadora mundial dessa matéria-prima, afastariam as alegações da indústria doméstica de intervenção e controle do Estado chinês sobre os preços desse insumo.

Sobre a borracha sintética, a GITI mencionou que [CONFIDENCIAL].

A China, de acordo com dados trazidos pelo grupo, seria a maior importadora de borracha sintética do mundo. Em P5, o país teria importado 1.187.248 toneladas de borracha sintética (subposições 4002.19, 4002.20, 4002.39, 4002.60 e 4002.70 do Sistema Harmonizado), tendo como principais origens Coreia do Sul e EUA. O preço médio dessas importações (US\$ 2,19/kg) teria sido também superior ao preço das importações de Taipé Chinês (US\$ 2,08/kg) utilizado pela Peticionária para fins de construção do valor normal na abertura da presente revisão, o que afastaria, igualmente, as alegações de intervenção e controle do Estado chinês sobre os preços desse insumo.

Em relação ao negro de carbono, a GITI afirmou que o preço dessa matéria-prima seria definido regionalmente, pois as importações seriam dificultadas pela baixa qualidade do produto no mercado internacional e a dificuldade em realizar devoluções (a manipulação do produto geraria muita sujeira, o que dificultaria sua embalagem). Assim, [CONFIDENCIAL].

Na China, a GITI ressaltou que os preços seriam definidos de acordo com a variação dos preços de alcatrão de hulha (com referências obtidas a partir da publicação baiinfo), principal insumo do negro de carbono produzido localmente. Em outros mercados, os preços costumariam ser definidos de acordo com os preços de gás natural e outros combustíveis fósseis, a depender do insumo utilizado em cada país. [CONFIDENCIAL]. Os preços pagos pela empresa, de [CONFIDENCIAL], estariam em linha com os preços médios pagos pelas importações da Polônia, quarto maior importador do mundo de negro de carbono, de US\$ 0,82/kg, o que reforçaria o argumento de que os preços dessa matéria-prima refletem condições de mercado.

De acordo com o grupo, Taipé Chinês seria apenas o 16º importador de negro de carbono no mundo, e o preço médio praticado nas importações daquele país (US\$ 1,19/kg) utilizado pela peticionária para fins de construção do valor normal foi superior ao preço médio pago pelos cinco maiores importadores do mundo em P5.

Em relação aos tecidos, a GITI informou utilizar [CONFIDENCIAL] e refletiriam, assim, condições de mercado. [CONFIDENCIAL]. A GITI manifestou estranheza pelo fato de a peticionária, para fins de abertura, ter recorrido às importações de Taipé Chinês como referência para os preços desse produto, uma vez que a principal origem das importações de Taipé Chinês seria a China, e esses produtos estariam sujeitos às alegadas intervenções do Estado chinês.

A China, segundo observou a GITI, possuiria volume significativo de importações de tecidos de náilon e poliéster (respectivamente, subposições 5402.19 e 5402.20 do SH). Em P5, as importações de náilon totalizaram 20.711 toneladas, enquanto as de poliéster somaram 17.464 toneladas. O preço médio das importações de Taipé Chinês (US\$ 4,18/kg para náilon e US\$ 2,17/kg para poliéster) foi inferior aos preços médios das importações da China (US\$ 4,57/kg para náilon e US\$ 2,69/kg para poliéster). Essas importações afastariam as alegações de interferência e controle do Estado chinês sobre os preços desses produtos.

No que tange à mão de obra, a GITI reiterou seu argumento de que a peticionária, a quem caberia o ônus da prova, não apresentou elementos probatórios que demonstrem como as decisões da GITI sobre este aspecto seriam afetadas por interferência governamental na China. Sobre a existência de um único sindicato trabalhista (All-China Federation of Trade Unions - ACFTU), ponderou que a existência de sindicato (único ou não) não seria determinante para a efetiva livre negociação entre empregado e empregador e comparou a situação chinesa à reforma trabalhista realizada no Brasil - nas palavras da GITI, "[...] ao enfraquecer as entidades sindicais, possibilita a negociação direta entre trabalhadores e patrões, o que pode na prática sacrificar os direitos trabalhistas e reduzir salários [...]". Traçou ainda um paralelo entre a ausência de "meaningful freedom of association", mencionado no parágrafo 157 da Nota Técnica no9/2019, e a limitação de criação de mais de uma organização sindical em uma mesma base territorial, prevista no art. 8 da Constituição Federal brasileira. Nessa matéria, sobre o sistema Hukuo chinês, que classifica os cidadãos chineses como residentes rurais ou urbanos, lembrou que nesta revisão se



argumentou que o sistema tenderia a ter efeitos consideráveis no custo e na alocação da mão de obra, mas ressaltou que nenhuma prova foi apresentada sobre o impacto desse sistema ou do ACFTU especificamente sobre a GITI e o segmento de pneus de passageiros.

A GITI argumentou que os salários pagos pela empresa seriam determinados por livre negociação entre os empregados e a empresa, nos termos da Labor Law e da Labor Contract Law da China. Informou ainda possuir políticas e diretrizes salariais próprias, sendo que os salários [CONFIDENCIAL].

Afirmou que, conforme a legislação trabalhista chinesa, é previsto aos sindicatos o direito e o dever de auxiliar os trabalhadores na assinatura de contratos individuais de trabalho, "[...] além de firmar contratos coletivos e contratos especiais de negociações coletivas sobre salários [...]". Os sindicatos teriam personalidade jurídica própria, e a adesão dos trabalhadores seria voluntária. Não haveria, de acordo com a GITI, interferência estatal nas políticas da empresa por meio dos sindicatos. Levantou ainda uma série de alterações introduzidas na prática da empresa em observância às leis do trabalho, como assinatura de contratos individuais de trabalho, manutenção de registros e histórico dos trabalhadores, pagamento de seguro social, garantia de tempo de descanso, pagamento de horas extras e adoção de padrões legais de saúde e segurança.

A respeito das utilidades, a GITI alegou que [CONFIDENCIAL].

Quanto à eletricidade, afirmou que poderia ser gerada pelas próprias plantas ou adquiridas no mercado, que não gozaria de qualquer benefício em relação às tarifas cobradas pela energia e que os preços refletiriam condições de mercado. Destacou ainda que a própria autoridade investigadora da UE teria concluído, por meio da (Commission Implementing Regulation) §460, não haver interferência governamental nos preços de eletricidade - "(460) All sampled companies either generated power themselves or purchased it. The purchase prices of power from the grid followed the officially established price levels set at provincial level for large industrial clients. As found in previous investigations, this level did not confer a specific advantage for these large industrial clients." Afirmou que os preços estariam em linha com padrões internacionais, pois, conforme publicação do Doing Business do Banco Mundial, o preço da energia elétrica na China seria superior ao preço em Taipé Chinês, sugerido pela peticionária para construção do valor normal. Tal preço (US\$ 0,14/kWh) seria, inclusive, superior ao benchmark de energia usado pela SDCOM na investigação de subsídios nas importações de laminados a quente originárias da China.



No tocante ao sistema financeiro e a propriedade e o uso da terra, o grupo argumentou que nenhum desses itens constaria como elemento de prova requerido nos termos do art. 17 do Decreto no8.058/2013, não devendo, portanto, integrar o conjunto probatório para determinar se a GITI opera ou não em condições de economia de mercado na China.

De todo modo, com relação aos empréstimos citados no parágrafo 137 da Nota Técnica no9/2019, a GITI informou que não se trataria de contribuições financeiras do governo chinês e se destinariam "a atividades do dia-a-dia da empresa". Com relação às taxas de juros, destacou que os empréstimos tomados pelas plantas da GITI na China de bancos estatais chineses apresentariam, inclusive, taxas maiores do que as pagas em Cingapura por outra empresa do grupo.

Em relação aos subsídios, a GITI reforçou o argumento de que não foram apresentados elementos de provas que a vinculam ao usufruto dessas medidas usadas pelo governo chinês.

Afirmou que, como já notado pela SDCOM, a concessão de subsídios, per se, não seria suficiente para caracterizar que não prevalecem, em determinado segmento produtivo, condições de economia de mercado. Lembrou que a peticionária chegou a mencionar "extensivos e sistemáticos subsídios governamentais", mas não apresentou elementos de prova que poderiam comprovar a afirmação, nem explicou como isso poderia afetar direta ou indiretamente o setor econômico e a GITI em particular.

Em relação ao uso e propriedade da terra, reiterou o argumento de que não foram apresentados elementos de prova que pudessem comprovar como o tratamento preferencial concedido pelo Estado chinês a determinadas empresas ou setores estaria vinculado à própria GITI ou ao segmento investigado, e acrescentou que empresas associadas à ANIP no Brasil também teriam obtido subsídios dessa natureza.

De modo geral sobre a existência de subsídios concedidos pelo governo da China, a GITI lembrou que a autoridade investigadora brasileira já havia reconhecido, na NT Decom no9, de 2019, que a concessão de subsídios por se não seria suficiente para caracterizar que não prevalecem condições de economia de mercado em um segmento produtivo. Nesse sentido, afirmou que a peticionária não teria esclarecido quais seriam os critérios para que subsídios - regulados por regras internacionais e objeto de remédio específico (medidas compensatórias), serem determinantes de intervenção estatal com relação a preços, insumos e custos da GITI no ano de 2017 e que invalidariam a sua utilização mesmo depois de verificados pela SDCOM. Segundo a GITI, a autoridade investigadora teria comprovado que a contribuição financeira (government grants) recebida pela GITI seria pouco significativa com relação ao faturamento da empresa, o que não justificaria alegações de distorções sobre custos e preços da empresa. Tais contribuições financeiras somariam [CONFIDENCIAL] o que equivaleria a [CONFIDENCIAL] da receita operacional da [CONFIDENCIAL] ou [CONFIDENCIAL] da receita operacional total dos 3 (três) produtores do Grupo GITI que teriam respondido o questionário.

A GITI lembrou ainda as regras procedimentais e materiais que são seguidas em investigações de subsídios acionáveis - existência de petição documentada e indícios de contribuição financeira, benefício e especificidade, consultas com o governo estrangeiro e notificação de abertura de investigação de subsídios acionáveis para que tanto o governo estrangeiro quanto as partes interessadas possam apresentar as informações exigidas e se defender - e asseverou que qualquer ação com base em alegados subsídios conferidos na China sem uma devida investigação de subsídios acionáveis violaria a legislação. Nesse sentido, a GITI recordou o posicionamento recente da autoridade investigadora brasileira ao analisar os comentários de parte interessada na revisão dos direitos antidumping aplicados sobre as importações de leite em pó da União Europeia e da Nova Zelândia, em que foi firmado entendimento de que " Subsídios são objeto de processos específicos que são iniciados por meio de petição da indústria doméstica que está sofrendo dano decorrente de tais práticas, a fim de serem impostas medidas compensatórias".

A GITI afirmou lhe causar estranheza que a ANIP tenha "atacado" políticas econômicas chinesas, dado que os produtores brasileiros seriam beneficiados amplamente por políticas que, no entendimento da GITI, seriam semelhantes. Mencionou incentivos fiscais e empréstimos/financiamentos de programas do BNDES concedidos a empresas do setor no Brasil



Ainda sobre a interferência governamental, a GITI lembrou mais uma vez as referências da legislação brasileira (art. 17 do Decreto no8.058, de 2013) para demonstração de interferência governamental significativa nas decisões da empresa e do setor. Ressaltou que as volumosas importações realizadas pela China na subposição 4011.10 contradiriam as alegações de controle governamental das condições de formação de preços do produto similar na China. Criticou que a peticionária se apegaria a investigações dos EUA e da União Europeia como elementos de prova, e ressaltou que o objeto de análise naqueles casos era muito mais amplo - setor siderúrgico e petroquímico como um todo. Asseverou que muitos dos elementos abordados pela peticionária sequer seriam peculiaridades da China, uma vez que seria comum haver estatais em setores de infraestrutura e intensivos em capital, bem como a existência de preços regulados - como um exemplo, mencionou o preço de energia elétrica no Brasil, administrado pelo governo.

Ao abordar o documento apresentado pela peticionária Catalogue of Industries for Guiding Foreign Investment, a GITI argumentou que a peticionária confundiria promoção de investimento estrangeiro com intervenção estatal, e afirmou que uma política de atração de investimento estrangeiro em setores estratégicos aprofundaria a organização do mercado em torno de princípios de mercado. Acrescentou que as citações da peticionária ao catálogo e a trechos de decisões dos EUA e da União Europeia não guardam relação com as afirmações de intervenção estatal.

Sobre a relação com o setor automotivo, a GITI defendeu que os elementos trazidos pela ANIP seriam ainda mais problemáticos, pois as alegações de intervenção estatal seriam sustentadas com base em subsídios reportados em matéria da revista Global Finance e em relatório elaborado pelo Congressional Research Service dos EUA. Lembrou que tanto o Brasil como os Estados Unidos teriam conduzido políticas no setor automotivo em um passado recente, respectivamente, o Inovar Auto e o bailout dado a empresas estadunidenses após a crise financeira de 2008 para evitar a falências das principais montadoras daquele país.

No que tange a empresas estatais, a GITI argumentou que, conforme indicado pela autoridade investigadora brasileira, a existência de empresas estatais, por si, não significaria que determinado segmento não atuaria em condições de mercado. Alegou que a propriedade ou a participação estatal em algumas empresas não seria fator determinante para a conclusão da prevalência de economia de mercado para todas as empresas que atuam no setor. Afirmou que no setor não se aplicaria a situação em que o governo chinês indica os presidentes e conselhos das empresas e toma decisões de produção, preços e investimentos, especialmente porque literalmente todas as grandes multinacionais produtoras do produto similar têm plantas e atividades na China. E usou novamente do argumento de que no Brasil existem inúmeras empresas estatais e mesmo assim é considerado uma economia de mercado.

A GITI também ressaltou que a SDCOM não poderia ignorar as evidências trazidas aos Autos sobre a prevalência de condições de mercado nas operações da empresa tais como: empresa 100% estrangeira; documentos societários e licença de operação das empresas que comprovariam o controle de capital estrangeiro; a legislação chinesa, que vedaria interferência estatal nas atividades e na administração do negócio de empresas estrangeiras (Article 11 of the Law of the People's Republic of China on Foreign-Funded Companies); diretores e administradores da GITI não possuiriam ligação com o governo; práticas contábeis da empresa seguiriam padrões internacionais e os princípios gerais de contabilidade vigentes na China (alegou que a verificação in loco teria reforçado isso); decisões relativas a preço, custos e insumos não teriam interferência governamental (compras de matérias-primas de fornecedores independentes e a preços de mercado).

Especificamente sobre as regras aplicáveis aos investimentos estrangeiros no setor em que opera, a GITI acrescentou que, ao contrário de outros setores, em que se proibiria totalmente a participação estrangeira ou se exigiria o envolvimento de um parceiro local (por meio de joint ventures), não haveria restrições ou condições que descaracterizasse a operação de empresa 100% estrangeira como economia de mercado no segmento de pneus de automóveis.

Segundo a GITI, as investigações de defesa comercial em outros países seguiriam as respectivas legislações e práticas, que seriam diferentes da brasileira, inclusive o Órgão de Apelação da OMC (Appellate Body Report, United States - Definitive Anti-Dumping and Countervailing Duties on Certain Products from China, WT/DS379/AB/R, paras. 352 and 354) já teria se pronunciado que a utilização de conclusões de outros casos/determinações normalmente não seria suficiente para cumprir a obrigação de adequação e razoabilidade dos elementos de prova necessários para embasar uma determinação. Seria preciso mais, e isso não teria sido feito nesta revisão, porque os casos citados tratariam de autoridades investigadoras estrangeiras com legislações e práticas distintas sobre o tema.



No caso da decisão da União Europeia negando status de economia de mercado para a GITI, afirmou que a peticionária teria omitido a informação de que naquele bloco econômico o ônus da prova caberia unicamente ao exportador chinês, o que seria exatamente o oposto da prática e entendimento recente da SDCOM de presunção de que o exportador chinês operaria em condições de economia de mercado. E, em razão do excessivo ônus da prova que seria exigido pela legislação europeia, que a China questionou em contencioso na OMC que estaria em curso. A GITI ressaltou que a decisão da autoridade europeia (Commission Implementing Regulation (EU) 2018/1579 of 18 October 2018) não teria identificado qualquer intervenção estatal na condução dos negócios da GITI, justamente em razão da presunção de que os produtores/exportadores chineses não operariam em condições de mercado.

A respeito da investigação de subsídios nos EUA sobre pneus de carros de passageiros da China, o grupo chinês enfatizou que a peticionária teria omitido que o período de revisão mais recente de investigação de subsídios sobre pneus de automóveis e caminhões leves nos EUA teria sido de dezembro de 2014 a dezembro de 2015. Afirmou que o memorando americano utilizado para justificar o não reconhecimento da China como economia de mercado após dezembro de 2016 se referiria ao país como um todo, e não do setor econômico do qual a GITI faria parte, e argumentou que a peticionária não teria demonstrado como as alegações trazidas por ela afetariam diretamente ou indiretamente o setor econômico, e a GITI em particular.

Diante do exposto, a GITI solicitou que a SDCOM utilizasse os dados reportados pela empresa e verificados in loco pela Subsecretaria para determinar o valor normal do grupo, uma vez que não se provou que o setor econômico do qual a GITI faz parte não opera em condições de economia de mercado, como também não teria sido demonstrado que este setor econômico impediria que a GITI atuasse em condições

de economia de mercado. Para os demais exportadores chineses que não aportaram dados com vistas à apuração do valor normal, a GITI entende que as empresas devem ter seu valor normal apurado com base nos fatos disponíveis.

Em 23 de maio de 2019, o grupo GITI protocolou nova manifestação no SDD, em que i) solicitou a desconsideração dos documentos apresentados pela peticionária originalmente em chinês e desacompanhados de tradução juramentada para o português ou sem tradução para o inglês, assim como dos documentos apresentados de forma incompleta; ii) discorreu sobre os dados e as informações submetidos pela peticionária ao final da fase probatória; iii) solicitou à SDCOM a utilização dos dados da empresa para fins de cálculo do valor normal do grupo; e iv) solicitou o encerramento desta revisão sem a prorrogação das medidas antidumping pela ausência de probabilidade de continuação/retomada de dano à indústria doméstica.

Inicialmente, ao amparo do 18 da Lei nº 12.995 de 2014, a GITI solicitou que os documentos em chinês sem tradução juramentada, apresentados de forma incompleta ou sem fonte fossem rejeitados pela SDCOM. O grupo apresentou uma lista de documentos da seção 2 da manifestação da Peticionária (o estudo "China como não economia de mercado e a indústria de pneumáticos") para os quais não teriam sido apresentadas as traduções juramentadas correspondentes ou sequer tradução livre para o inglês. Acrescentou a GITI que o estudo da peticionária faria referência a diversos documentos em chinês com citações descontextualizadas livremente traduzidas pelos autores, como os documentos financeiros da GITI Tire Corporation, com uma suposta referência à existência de Comitê do Partido Comunista Chinês instituídos no âmbito da empresa GITI Fujian, mas sem nenhuma fonte que sustentaria tal alegação.

Em relação aos dados e informações apresentados pela peticionária ao final da fase probatória, a GITI destacou o conjunto probatório trazido aos autos pela ANIP, que compreenderia os seguintes documentos: cópia de políticas chinesas; cópia de planos quinquenais; determinações de outras autoridades investigadoras em investigações passadas; informações de sítios eletrônicos; e demonstrações financeiras de empresas chinesas.

Entretanto, alegou que seriam poucos os documentos novos apresentados e, como já ressaltado pela GITI e confirmado pela Nota Técnica no9/2019, tais documentos não seriam suficientes para embasar uma determinação final positiva em relação à ausência de condições de mercado no setor de pneumáticos chinês e nas atividades da GITI, uma vez que a peticionária faria alegações genéricas sobre a ausência de condições de mercado com base em provas frágeis ou distorceria o conteúdo dos materiais apresentados. Segundo a GITI, a SDCOM deveria desconsiderar alegações infundadas de não cooperação e falta de provas por parte da GITI, uma vez que o grupo teria reportado todos os dados e esclarecimentos solicitados pela SDCOM.

Ainda no que tange à seção 2 da manifestação da peticionária, a GITI argumentou que tal estudo seria frágil, visto que trataria de um compilado de decisões esparsas da União Europeia e dos Estados Unidos referentes a períodos e produtos diversos, que intrinsecamente possuiria pouca ou nenhuma relevância para comprovação da alegada ausência de condições de economia de mercado do setor de pneumáticos na China e, em particular, nas atividades da GITI no período de investigação de dumping (2017) definido na presente revisão. As diferenças entre a prática e a legislação de investigações antidumping no Brasil, nos Estados Unidos e União Europeia seriam fator importante para que a peticionária não se limitasse a reproduzir as decisões de autoridades estrangeiras, classificando-o como estudo.

Além disso, a GITI teria notado que metade das referências bibliográficas citadas no estudo do setor de pneumáticos seriam as mesmas utilizadas no estudo do setor siderúrgico. Tais passagens referir-se-iam à economia da China como um todo e não serviriam como elementos de provas para analisar a existência de condições de mercado no setor de pneumáticos e tampouco nas atividades da GITI.

Finalmente, afirmou que não seria possível provar se, como e quando a suposta "convergência estratégica tácita" entre empresas privadas ou estrangeiras e o governo chinês - segundo a qual as empresas se enquadrariam nas políticas definidas pelo governo, seriam beneficiadas com subsídios, acesso a crédito, terras e licenciamento de operação - teria ocorrido no caso da GITI.

Em relação ao argumento de que o setor de pneumáticos na China operaria com excesso de capacidade, a GITI asseverou que os documentos trazidos pela peticionária mostrariam problemas (excesso de capacidade de produção retrógrada e excesso de capacidade obsoleta) inerentes a algumas



empresas - cujas produções não conseguiriam atender aos padrões mínimos de segurança e qualidade ou exigências de montadoras estrangeiras de veículos - e não ao setor de pneumáticos da China como um todo. A peticionária fez referência à Circular Of The State Economy And Trade Commission On The Promulgation Of The Guidance Of Recent Development In The Industrial Sector (GuoJingMaoHangYe [2002] No.716), documento que não teria relação direta com o excesso de capacidade obsoleta, visto que trataria de diretrizes e objetivos gerais para o desenvolvimento de pneus com especificações distintas do produto da revisão. A GITI argumentou, ao contrário do que afirmaria a peticionária, que a eliminação de capacidade (conforme documentos juntados aos autos pela ANIP) não ocorreria caso o governo decidisse intervir para manter a capacidade instalada inalterada, ainda que obsoleta. Por fim, a GITI afirmou que os investimentos no exterior realizados por empresas chinesas sequer seriam fatos relevantes que guardariam relação com o alegado excesso de capacidade, para a análise de probabilidade de continuação e retomada de dumping e dano ou para cumprir as diretrizes formuladas pelas políticas do governo chinês.

No que tange à rentabilidade reduzida de marcas menos conhecidas, o grupo alegou que isso seria um fato isolado, insuficiente para embasar que o setor não operaria segundo os princípios de uma economia de mercado. Ao contrário, o fraco desempenho seria mais um indicativo de que o setor opera em condições de mercado.

A respeito das políticas setoriais mantidas pela China, a GITI reiterou a fragilidade das fontes (citações extraídas de memorandos e decisões de autoridades investigadoras de outros países e memorando elaborado por escritório americano amplamente conhecido por defender empresas produtoras estadunidenses) utilizadas pela ANIP. Segundo a GITI, as fontes utilizadas pela ANIP em sua análise sobre a atuação do governo chinês seriam secundárias e enviesadas, e lembrou que o artigo 182 do Decreto no8.058/2013 estabelece que as informações de fontes secundárias na elaboração de suas determinações deveriam, sempre que possível, ser comparadas com as informações de fontes independentes ou com aquelas provenientes de outras partes interessadas e na presente revisão. Dessa forma, a GITI defendeu que, por ser a única empresa produtora/exportadora fornecedora de dados e informações solicitados pela SDCOM de forma completa, seus dados primários e verificados deveriam servir de base para comparação com as ilações da peticionária a partir de fontes secundárias.



A GITI posicionou-se também em relação aos documentos apresentados pela ANIP sobre as políticas setoriais mantidas por governos locais na China e sobre o argumento de que existiriam políticas industriais em nível provincial na China, em que governos locais fariam uso de ferramentas para competir por maiores investimentos e recursos do governo central e fariam intervenções no setor privado por meio de indicações de executivos, influência sobre financiamentos externos e concessão de regimes fiscais mais favoráveis. A GITI afirmou que o estudo "Government Intervention and Investment Comovement - Chinese Evidence", de Chen et. al, de 2013, seria uma análise da economia da China como um todo, e referiu-se ainda à política "Implementation Plan for Transforming and Upgrading the Tire Industry of Shandong Province" da província de Shandong e a programas analisados pelas autoridades estadunidenses e europeias em investigações de subsídios, trazidos pela ANIP. A GITI afirmou que todos esses documentos trazidos pela peticionária não esclareceriam se, como e quando tais informações afetariam os preços, custos e insumos no setor de pneumáticos na China e as decisões comerciais da GITI.

A GITI argumentou que diversos países onde indiscutivelmente prevaleceriam condições de economia de mercado também seriam afetados por medidas compensatórias por outros membros da OMC e em alguns desses casos, os mesmos produtos também seriam objeto de direitos antidumping, cujos valores normais seriam calculados com base nos dados dos próprios produtores/exportadores desses países. Reiterou que a peticionária não deveria confundir os instrumentos legais e respectivos remédios. Nesse sentido, as evidências trazidas pela ANIP seriam insuficientes para demonstrar vinculação entre os subsídios e a não prevalência de condições de economia de mercado no segmento. Lembrou, novamente, que os subsídios recebidos pela GITI, com base nas demonstrações financeiras das empresas do grupo, seriam irrisórios se comparados à receita líquida do grupo.

Sobre o quadro com supostos subsídios reportados pela GITI Tire Corporation em suas demonstrações financeiras entre os anos de 2007 e 2017, a GITI argumentou que a ANIP não apresentou os endereços eletrônicos ou a tradução juramentada nem eventual versão em inglês dos documentos utilizados como fonte, o que violaria o direito de defesa e impediria que a empresa se manifestasse contra os dados apresentados contra ela. Conforme o artigo 53, I, do Decreto no8.058/2013 c/c o §único do

mesmo artigo, seria expressamente vedada a utilização de tabelas e gráficos sem referência detalhada das fontes das informações e o detalhamento de cálculos e ajustes utilizados para sua elaboração, de tal forma que poderiam ser reproduzidos a partir dos dados originais. A GITI ressaltou que os subsídios seriam decrescentes nos últimos anos, e seriam de apenas US\$ 102.000 em P5, montante irrisório que não serviria de evidência para a peticionária alegar que poderia afetar preços, custos e insumos da produção do produto similar. Por fim, sobre notícia veiculada pelo distrito de Xiuyu que faria referência a projetos da GITI em Fujian, a peticionária não teria juntado a tradução juramentada dos documentos ou documentos em inglês que poderiam corroborar as alegações.

A GITI também questionou o argumento da ANIP a respeito da suposta vinculação de funcionários ao Partido Comunista Chinês e a alegação da peticionária de que uma das principais funções do partido seria nomear cargos nos mais diversos níveis de Estado, suas agências e entes. Segundo a GITI, a fonte de tais informações - o documento "Report on Chinese Industrial Policies" - seria um memorando elaborado por escritório estadunidense conhecido por defender empresas produtoras dos Estados Unidos em investigação de defesa comercial.

Com relação à GITI em particular e a referência feita pela ANIP aos Srs. Wu Qingrong e Chen Fuzhong, alegadamente vinculados ao Partido Comunista Chinês, a GITI apresentou os seguintes esclarecimentos: "Sr. Wu Qingrong seria ex-diretor de vendas da Giti Tire (China) Investment Co. LTd. (Giti China). Já não seria ligado à empresa desde 2006, há mais de 12 anos. Jamais teria poderes de representação da GITI ou exerceria poderes de fiscalização em nome do governo chinês durante o tempo em que estivera a serviço da empresa. Os Docs. 10 e 11, que serviriam de base para as alegações, seriam os únicos sem data de acesso e sequer o link para as páginas consultadas. O conteúdo apontado pela peticionária estaria desatualizado e que o Sr. Wu teria sido desligado da GITI há mais de 10 anos e ressaltou que a peticionária não teia apresentado os documentos originais, tampouco link de acesso e data de acesso. Sr. Chen Fuzhong atualmente ocuparia o cargo de Gerente de Vendas na GITI China. Em meados de 2018, o Sr. Chen teria sido escolhido como destaque na categoria administração de empresas, possivelmente o evento ao qual a peticionária faria referência em sua manifestação. Entretanto, não apresentou as traduções juramentadas para os documentos que embasariam suas alegações em relação ao Sr. Chen Fuzhong."



Sobre a propriedade estatal de algumas empresas no setor de pneumáticos - o estudo da peticionária menciona a participação direta do Estado chinês nas empresas Rubber, Cooper Chengshan (Shandong) Tire Co. e Quingdao Doublestar e indica participação estatal relevante nas produtoras Guizhou Tyre e Wanli Tire -, a GITI afirmou que os elementos trazidos pela peticionária não descreveriam a atuação de empresas estatais na China e de que forma elas interfeririam na definição dos preços, custos e insumos da GITI e do setor do qual o grupo faz parte. A GITI argumentou que não se poderia demonstrar eventual intervenção governamental em empresas estatais no Brasil por meio de reportagens do portal g1.com.

No que tange ao sistema financeiro - composto majoritariamente por bancos estatais, tais como o Bank of China, o Agricultural Bank of China, o China Construction Bank e o Industrial and Commercial Bank of China, e marcado por banco estatais e privados estruturados para o cumprimento de políticas públicas e o direcionamento de recursos a empresas estratégicas -, a GITI afirmou que a peticionária não teria trazido nenhum dado ou informação nova para demonstrar os impactos das intervenções do governo chinês no setor financeiro impactaram sobre o setor de pneumáticos ou a GITI. O grupo já teria demonstrado que as taxas de juros cobradas sobre os empréstimos tomados pela empresa seguiriam padrões de mercado e seus dados deveriam ser utilizados pela SDCOM para fins de calcular o seu valor normal.

Já no que diz respeito ao acesso à terra e a menção da ANIP à administração de terrenos pelo governo chinês de acordo com os objetivos estabelecidos nas políticas socioeconômicas, a manifestante reiterou que a propriedade e o uso da terra não constariam como padrão de análise no Regulamento Brasileiro e, portanto, não deveriam integrar a análise se a GITI operaria ou não em condições de economia de mercado. Sobre a menção da ANIP acerca de uma suposta realocação da planta da "GITI Anhui" como exemplo de influência do governo na administração de terrenos, a GITI indicou tratar-se de notícia incompleta de 2019, período posterior a P5, da European Rubber Journal. A notícia completa estaria disponível apenas para assinantes e reforçaria o comprometimento da GITI em atender aos padrões mínimos de preservação ambiental.

Quanto ao preço da mão de obra, a GITI argumentou que os dados da Asian Society Policy não corroborariam as alegações de que as reformas voltadas ao mercado de trabalho não teriam sido implementadas pela China, ao contrário, a publicação ressaltaria que as empresas de Pequim deveriam recolher valor equivalente a 20% dos salários de seus empregados a título de contribuições para a seguridade social. O grupo afirmou que a análise de aumento salarial em 15 cidades chinesas do Institute of Labor Economics não deveria ser considerada um fator para a avaliação da existência ou não de condições de mercado, uma vez que na região costeira os salários são maiores em razão de as principais regiões industriais estariam ali localizadas.

Além disso, a peticionária fez uso de um site chinês, Kanzhun, que afirmaria que os salários da GITI estariam abaixo do valor de mercado. Entretanto, segundo a GITI, os valores indicados na plataforma seriam alimentados a partir de contribuições voluntárias e isoladas de alguns empregados ou ex-funcionários, sem qualquer rigor ou metodologia que garantiria sua representatividade. Serviria apenas para referência individual, sem qualquer força comprobatória em relação aos salários efetivamente pagos pela GITI durante o período de análise de dumping. A GITI apresentou todos os dados e esclarecimentos que teriam sido solicitados pela SDCOM relativos à remuneração de seus empregados e deveria ter seus dados utilizados para fins de determinação de seu valor normal.

Sobre as intervenções estatais nas cadeias a montante e a jusante, a GITI afirmou que os argumentos trazidos pela ANIP não se sustentariam à luz dos dados e informações constantes do processo, que o estudo apresentado pela peticionária apenas reiteraria dados e informações que já teriam sido apresentados ao longo da revisão e que a decisão do Painel mantida pelo Órgão de Apelação da OMC (Panel Report, EU - Biodiesel (Argentina), footnote 400 to para 7.242) estabeleceria que as autoridades investigadoras deveriam utilizar os custos reportados (e verificados) por produtores/exportadores em investigação antidumping sem que tenham sido submetidos a um exame de razoabilidade, conforme abaixo: "The investigating authorities are certainly free to examine the reliability and accuracy of the costs recorded in the records of the producers/exporters, and thus, whether those records "reasonably reflect" such costs. In particular, the investigating authorities are free to examine whether all costs incurred are captured and none has been left out; they can examine whether the actual costs incurred have been over or understated; and they can examine if the allocations made, for example for depreciation or amortization, are appropriate and in accordance with proper accounting standards. They are also free to examine non-arms-length transactions or other practices which may affect the reliability of the reported costs. But, in our view, the examination of the records that flows from the term "reasonably reflect" in Article 2.2.1.1 does not involve an examination of the "reasonableness" of the reported costs themselves, when the actual costs recorded in the records of the producer or exporter are otherwise found, within acceptable limits, to be accurate and faithful."



Dessa forma, a GITI discorreu sobre cada um dos tópicos mencionadas pela peticionaria.

Sobre a borracha natural, a manifestante defendeu que os dados trazidos pela peticionária (plataforma eletrônica de comercialização lançada pela Hainan Rubber Exchange, redução do imposto de importação de 20% para 10% e a não autossuficiência de produção de borracha natural, dependente de volumes expressivos de importação) seriam medidas de liberalização comercial, que aprofundariam a organização dos mercados em torno de princípios de economia de mercado e o alinhamento com padrões internacionais. Nesse sentido, não caberia associar tais medidas como supostas intervenções governamentais sobre os preços de borracha natural.

Em relação a borracha sintética e químicos, a peticionária fez referência a políticas gerais da China para o setor de químicos, bem como diretrizes gerais para os produtores de etileno, resinas sintéticas, borrachas sintéticas e fibras de materiais sintéticos. Entretanto, os dados e informações trazidos pela ANIP comprovariam que a produção de borracha sintética por estatais representaria cerca de 32% da produção Chinesa. A GITI reiterou que a China seria a maior importadora de borracha sintética do mundo e os preços médios dessas importações seriam superiores até mesmo que as importações de Taipé Chinês, utilizadas para fins de abertura da presente revisão.

No que diz respeito ao reforço metálico, a ANIP defendeu que o setor siderúrgico na China não operaria em condições de mercado, conforme já estaria definido pela SDCOM em outras investigações e também por autoridades investigadoras de outros países. Dessa forma, os preços de reforço metálico

estariam distorcidos por intervenções estatais. Porém, a GITI afirmou que não restaria provado que os mesmos produtores do setor siderúrgico analisados em investigações recentes de defesa comercial e no exterior seriam de fato os mesmos fornecedores dos insumos utilizados na fabricação de pneumáticos.

No que tange ao negro de carbono e setor têxtil, a GITI afirmou que as alegações da peticionária seriam genéricas e limitar-se-iam a diretrizes e objetivos gerais constantes em políticas industriais chinesas retirados de determinação final da União Europeia em investigação recente. No entanto, a mesma autoridade investigadora (Commission Implementing Regulation (EU) 2018/1690, de 9 de novembro de 2018, §448) não teria encontrado evidências suficientes sobre a existência de subsídios nos preços dos insumos.

Sobre as utilidades, não teriam sido apresentadas provas de que os preços das utilidades no setor de pneumáticos estariam de fato distorcidos por políticas estatais durante o período de análise de dumping (2017). A GITI mencionou novamente que a decisão da União Europeia referida no parágrafo anterior confirmaria a ausência de subsídios nos preços de eletricidade que seriam pagos pela GITI.

Sobre o setor automotivo, a GITI afirmou que já teria demonstrado que o setor automotivo seria considerado estratégico em diversos países de economia de mercado, o que justificaria políticas públicas específicas para o setor. Argumentou que a peticionária não teria comprovado a existência de excesso de capacidade na China, que os documentos juntados, ao contrário, fariam referência a um excesso de capacidade obsoleta de algumas empresas. E, a respeito da conclusão (da ANIP) de que os novos investimentos em capacidade não seriam justificáveis por razões comerciais, a GITI afirmou o contrário, uma vez que a expansão de pneus de alta qualidade e melhor desempenho seria justificável em face da demanda crescente no setor de montadoras.

5.2.2.2 Das Manifestações a respeito da prevalência de condições de economia de mercado no segmento produtivo em questão para fins de cálculo do valor normal após a divulgação da Nota Técnica de Fatos Essenciais

5.2.2.2.1 Da manifestação da Peticionária a respeito da prevalência de condições de economia de mercado no segmento produtivo em questão para fins de cálculo do valor normal após a divulgação da Nota Técnica de Fatos Essenciais

Em manifestação final, de 2 de julho de 2019, a peticionária reiterou os argumentos apresentados em suas manifestações anteriores, ressaltando que não haveria prevalência de condições e economia de mercado no setor produtivos de pneumáticos na China.

A peticionária ressaltou que as conclusões apresentadas pela SDCOM na Nota Técnica de fatos essenciais teriam sido formadas com observância do contraditório e da ampla defesa. A peticionária ressaltou que, apesar de a SDCOM ter convidado as partes interessas para apresentarem comentários a respeito da prevalência de condições de economia de mercado na China, apenas um exportador chinês teria apresentado alegações, mas sem fundamentação factual ou legal. A peticionária frisou que os demais produtores chineses não teriam apresentado qualquer informação sobre o assunto, o que comprovaria a posição expressa por estas empresas de concordância com o valor normal construído proposto pela peticionária.

A peticionária sustentou que o setor de pneumáticos constituiria efetivamente um segmento considerado estratégico na China, que seu funcionamento tem como alicerce a Tire Industry Policy, planos setoriais com ligação direta com o setor e os planos quinquenais chineses, e que todo este conjunto é utilizado pelo Estado para intervir fortemente no setor de pneumáticos. As conclusões teriam sido tomadas a partir da análise de 10 fatores: (i) sistema financeiro chinês; (ii) propriedade e uso da terra; (iii) mão de obra; (iv) Tire Industry Policy; (v) participação e controle de estatais na China no setor de pneumáticos; (vi) matérias-primas (borracha, químicos, reforço metálico, setor têxtil); (vii) utilidades; (viii) outras práticas distorcivas do mercado; (ix) indústria a jusante e fortalecimento do setor de pneumáticos; e (x) excesso de capacidade instalada e fragmentação produtiva do setor pneumático.

A Peticionária defendeu que teria apresentada tradução juramentada de documentos utilizados no Estudo, como seria evidenciado pelas notas de rodapé da Seção 2 do estudo apresentado. Ressaltou que as traduções seriam apresentadas em estudo independente com constatações realizadas pelo autor, em que os produtores e exportadores não teriam rebatido nenhuma alegação apresentada, apesar de terem tido mais de uma oportunidade para fazê-lo. Apontou que a GITI, sendo uma produtora chinesa,



poderia verificar as informações fornecidas neste idioma e as contestado, mas não o fez. Inclusive, poderia ter apresentado informação que comprovasse que há erro de tradução e, conseqüentemente, erro nas conclusões dos autores, entretanto, optou por permanecer inerte. Essa seria uma demonstração clara que a própria GITI concordaria tacitamente com as traduções e com seu teor.

Defendeu que, a respeito da apresentação parcial de informações traduzidas, que a própria GITI teria selecionado trechos das demonstrações financeiras das empresas que comporiam o grupo.

A peticionária argumentou que a participação estatal direta e indireta na gestão das empresas do setor de pneumáticos seria relevante para a determinação de que não prevaleceriam condições de mercado. Peticionária recordou que foram apresentadas evidências da participação estatal direta e indireta em mais de três empresas, todas com as comprovações em documentos redigidos em inglês ou com a devida tradução juramentada

Reiterou que a Zhongce Rubber teria sido a 10ª maior produtora mundial de pneus em 2017 e a maior fabricante chinesa; a GITI teria sido a 11ª maior produtora mundial de pneus em 2017 e a 2ª maior produtora chinesa, em termos de faturamento; a Shandong Linglong Tyre teria sido a 17ª maior fabricante mundial de pneus e a terceira maior fabricante chinesa em 2017; e a Triangle Tyre teria sido a 22ª maior fabricante mundial de pneus e a 7ª maior fabricante chinesa naquele mesmo ano. Além disso, as empresas seriam parte interessadas e teriam participado ativamente da investigação.

Ademais, teria trazido evidências de que os executivos dessas mesmas empresas possuiriam ligação com o Partido Comunista chinês e evidências de participação estatal direta na estrutura acionária das empresas Triangle, Cooper Chengshan (Shandong) Tire Co., Quingdao Doublestar e Sailun Jinyuna, presentes na Manifestação de 01 de novembro de 2018 e na Manifestação de 03 de maio de 2019, junto com as traduções juramentadas e suas versões em inglês.

Acrescentou que, ao contrário do que a GITI tentaria alegar, a Peticionária teria apresentado informação retirada do sítio eletrônico da própria empresa, que mostraria que o dirigente da empresa estava ligado ao Partido Comunista chinês, juntamente com a tradução juramentada no Doc. 10 da Manifestação de 03 de maio de 2019. A Peticionária teria ainda localizado a mesma informação em outra página da própria GITI. Portanto, restaria comprovado que a GITI possuiria ligação com o Partido Comunista chinês.



Sustentou que o fornecimento de matérias-primas ao setor de pneumáticos chinês também sofreria intervenção estatal e não seguiria condições de mercado. Defendeu que a interferência estatal ficaria comprovada na própria Tire Industry Policy. Conforme citado na Nota Técnica SDCOM no20, a política incentivaria que as empresas do setor de pneumáticos participem do setor de borracha natural, desenvolvam a borracha sintética, o uso de novas estruturas metálicas, fios de náilon, negro de fumo e maquinários como misturador, extrusora e outros. Dessa forma, ficaria claro que o governo chinês teria estabelecido diretrizes para nortear o desenvolvimento do setor, o que seria relevante para entender como a alocação dos fatores de produção poderia ser distorcida pela intervenção estatal.

Apontou que, ainda que a investigação da União Europeia não tenha constatado que a GITI tenha usufruído de subsídios, esta seria apenas uma dentre as diversas outras produtoras na China. Acrescentou ainda que a conclusão pela impossibilidade de identificar um subsídio numa empresa não excluiria a possível interferência estatal, que iria além do conceito de subsídio, pois visaria também observar as condições dos produtores das matérias-primas para o fornecimento das mesmas. A este respeito, apontou que se teria constatado relevante participação estatal na produção dos insumos ligados à produção de pneumáticos na investigação conduzida pelas autoridades europeias: (444) During the investigation, the Commission found indications that the State exercised a certain influence over the domestic market for carbon black and nylon cord. First, according to information received from the GOC, SOEs represented respectively 26,44 % and 8,46 % of the domestic output of carbon black and nylon cord. (445) Second, the overall legislative framework indicates that carbon black and nylon cord are part of encouraged sectors, for which support measures exist. For example, as mentioned in recital (121) above, the 13th Five Year Petrochemical Plan, which includes carbon black, makes the link with various fiscal and financial support measures. (446) Furthermore, the Tyres Industry Policy encourages among others the development of 'high-modulus low absorption polyester cord fabric, and high strength nylon cord fabric', and 'the development of environmental friendly rubber additives and other raw materials such as special carbon black and white carbon black' (77). (447) In addition, the Guidelines of the Latest Key Priority

Developmental Areas in the High Technology Industries (78) prioritize the development of production technology and key raw materials for radial tyres, including carbon black and fibre framework materials. Borracha Sintética : (452) During the investigation, the Commission found indications that the State exercised a certain influence over the domestic market for synthetic rubber. First, according to information received from the GOC, SOEs represented 31,43 % of the domestic output of synthetic rubber. (453) Second, the overall legislative framework indicates that synthetic rubber is part of an encouraged sector, for which support measures exist. For example, as mentioned in recital (121) above, the 13th Five Year Petrochemical Plan, which specifically mentions synthetic rubber, makes the link with various fiscal and financial support measures. (454) Furthermore, Article 17 of the Tyres Industry Policy encourages among others 'the development of isoprene rubber and halogenated butyl rubber', and aims to 'increase synthetic rubber product brands such as butadiene rubber and styrene butadiene rubber, to gradually increase the utilization ratio of synthetic rubber, and the development and production capabilities'. (455) In addition, the Guidelines of the Latest Key Priority Developmental Areas in the High Technology Industries prioritize the development of production technology and key raw materials for radial tyres, including synthetic rubber. (456) Finally, the Guidance Catalogue for Industrial Structure Adjustment, which is implementing Decision 40, includes 'large-sized synthetic rubber, advanced technology of rubber and elastomer, as well as manufacturing of new products'. (457) The Commission established, based on verified information concerning individual transactions from all sampled companies, that the overall purchase prices for synthetic rubber on the domestic market were on average lower than the prices of imported synthetic rubber, and that the prices of synthetic rubber provided by SOEs was on average lower than the price of synthetic rubber provided by private companies.

Em relação à borracha natural, a peticionária alegou que a China dependeria das importações principalmente da Tailândia, sendo que tais importações corresponderiam a cerca de 50% do total, conforme Nota Técnica SDCOM no9. Nesse sentido, notar-se-ia que, em 2019, o governo chinês teria determinado redução do imposto de importação desse insumo. Por sua vez, a borracha sintética é um insumo cuja produção é intensamente guiada pelo governo através do 13º Plano Quinquenal de Petroquímicos, aliado a outras normativas: State Council Guidelines On Structure Adjustment, Transformation, and Profitability Growth Of The Petrochemical Industry e State Council Guidelines On Promoting Enterprise Technological transformation: objetiva controlar a sobrecapacidade no setor químico como um todo através do reequilíbrio das vendas pela exportação para parceiros comerciais³⁵; Circular of the State Economy and Trade Commission on the Promulgation of the Guidance of Recent Development in the Industrial Sector (GuoJingMaoHangYe [2002] No.716)³⁶ (Doc. 70 da manifestação de 03 de maio de 2019): visa direcionar os investimentos no país para setores considerados prioritários. Além dos pneumáticos, a normativa também destaca o setor petroquímico e, especificamente, os produtores de borracha sintética; 13th Five Year Plan for the Development of the Chemical and Petrochemical Industry (Doc.71 da manifestação de 03 de maio de 2019): prevê medidas fiscais e financeiras para apoiar os produtores de borracha sintética.

Além disso, as produtoras de borracha sintética teriam sido beneficiadas pelas políticas governamentais. A Peticionária teria apresentado evidências de que três grandes empresas do setor, a Sinopec, a ChemChina e PetroChina, que reportaram expressamente os montantes de subsídios recebidos de aproximadamente RMB 3,1 bilhões em 2014, 5 bilhões em 2015, 3,9 bilhões em 2016, 4,7 bilhões em 2017 e 7,4 bilhões em 2018 e RMB 919 milhões em 2018, respectivamente, e o benefício de redução da alíquota do imposto de renda de 25% para 15%, que vigorará até 2020.

De acordo com a peticionária, a produção de negro de fumo e tecidos também seria apoiada pelo 13º Plano Quinquenal de Petroquímicos e Tire Industry Policy, conforme teria sido determinado pela União Europeia em investigação de subsídios. Carvão seria o principal insumo para o negro de fumo e, conforme elencado em Manifestação de 30 de novembro de 2018, a Comissão Europeia teria determinado em seu relatório que a China introduziu uma política de intervenção sobre os preços do carvão em 2017, dividindo os preços nas categorias verde (RMB 500 - 570 por tonelada), azul (RMB 570 - 600 por tonelada) e vermelho (RMB 470 - 500 por tonelada).

Referente aos fios de náilon, na manifestação de 30 de novembro de 2018 a Peticionária teria trazido conclusões da investigação americana C-570-041 de que o Conselho de Estado chinês teria requerido que a empresa Sinopec Bailing Co., uma das principais fornecedoras de fios de náilon, promovesse a demanda de tal produto



Quanto ao reforço metálico, a Peticionária destacou as conclusões já trazidas pela SDCOM no âmbito de outra investigação sobre o setor siderúrgico chinês, em que se determinou que o mesmo não observa as condições de mercado.

Apontou que, conforme citado em Manifestação de 30 de novembro de 2018, teria sido promulgado o "Catalogue of Industries for Guiding Foreign Investment (Revision 2017)", que indicaria, dentre as indústrias a serem incentivadas, aquelas que produzam fibras de alumínio para pneus radiais ou que desenvolvam técnicas ecológicas na fabricação de produtos de borracha.

Defendeu ainda que os incentivos estatais para o setor automobilístico também impulsionariam o setor de pneumáticos, sendo este fator determinante para a constatação da ausência de condições de mercado. A peticionária ressaltou o 2016 Plan For National Economic And Social Development, objeto da 50ª sessão do Twelfth National People's Congress, segundo o qual o governo teria se comprometido a promover a atualização e desenvolvimento do setor automobilístico. Nesse sentido, importaria observar que o "Belt and Road Initiative" também visaria desenvolver a infraestrutura para facilitar o transporte entre China e diversos outros países, estimulando, dentre outros setores, o automobilístico.

Acrescentou que o setor automobilístico, assim como o setor de pneumáticos, contaria com grande intervenção e subsídios estatais. Nesse sentido, defendeu que o estudo de Luo, Roos e Moavenzadeh (Doc. 75 da Manifestação de 03 de maio de 2019) reforçaria que diversas grandes empresas do setor seriam controladas total ou parcialmente pelos governos central, provinciais e municipais, garantindo, assim, que as políticas de incentivo do governo chinês seriam implementadas e a produção de automóveis cresceria, demandando uma maior quantidade de veículos.

No que se refere à capacidade produtiva, recordou que a China possuiria cerca de 150 produtores de pneus, sendo que segundo o Tire Business de 2018, o país possuiria capacidade de produção de 1.085.209.790 de unidades de pneus que incluiria, dentre outros, pneus de passeio. Defendeu que esta sobre capacidade tenderia a aumentar, uma vez que as produtoras chinesas estariam focando seus investimentos para incrementar a produção, realizando vultuosos investimentos para ampliação de capacidade do setor: (i) a Linglong teria direcionado parte do investimento de US\$ 1,7 bilhões para construir uma nova fábrica de pneus na China, em 2018, com capacidade anual de produção de aproximadamente 26 milhões de pneus de passageiros; (ii) a Qingdao Doublestar planejava realocar uma de suas subsidiárias, que terá capacidade para produzir 5 milhões de peças de pneus de passeio; e (iii) o grupo chinês Triangle esperava inaugurar uma nova linha de produção de pneus de automóveis antes do fim do ano de 2018, com um investimento de US\$ 435 milhões. Assim, não bastasse a sobre capacidade no setor, as empresas seguiriam investindo milhões em expansão, demonstrando que não haveria intenção aparente de solucionar a questão da sobre capacidade com a redução da capacidade produtiva, e sim com o aumento da oferta para atender cada vez mais mercados. Ademais, o relatório UNCTAD (2015), já citado na Nota Técnica SDCOM no20, teria demonstrado que a margem de lucro setorial teria sofrido redução de 6,56% em 2009, para 4,21% em 2010 e para 2,71% em 2011.



5.2.2.2 Da manifestação da GITI a respeito da prevalência de condições de economia de mercado no segmento produtivo em questão para fins de cálculo do valor normal após a divulgação da Nota Técnica de Fatos Essenciais

A GITI, em manifestação de 2 de julho de 2019, argumentou que a SDCOM teria desconsiderado as regras aplicáveis a investigações antidumping em sua análise de condições de economia de mercado na China ao afirmar que a decisão sobre a prevalência de condições de economia de mercado no setor de pneus da China possuiria lastro no Protocolo de Acesso da China à OMC.

A GITI ressaltou que o Protocolo de Acesso da China não estabeleceria nenhum critério ou metodologia para a análise da existência de condições de mercado. Dessa forma, apesar de ser o ponto de partida para a análise efetuada pela SDCOM, o Protocolo de Acesso não deveria ser tomado isoladamente como a única base legal disponível, ainda mais no caso brasileiro em que haveria regras e critérios bastante específicos para a análise de condições de mercado previstas no artigo 17 do Decreto no8.058/2013.

Argumentou que, nos termos do artigo 31.1 da Convenção de Viena sobre o Direito dos Tratados, internalizada no Brasil pelo Decreto no7.030/2009, um tratado deveria ser interpretado em seu contexto e à luz de seu objetivo e finalidade. Já o artigo 31.2 esclareceria que o contexto compreenderia quaisquer

acordos relativos ao tratado e feito entre todas as partes em conexão com a conclusão do tratado, além do texto, seu preâmbulo e anexos.

Por isso, além das regras do próprio Acordo Antidumping, a SDCOM deveria se atentar para as regras dispostas no Decreto no 8.058/2013, que teria regulamentado os procedimentos administrativos relativos à investigação e à aplicação de medidas antidumping no Brasil. Aliás, como bem observado pela SDCOM, o próprio texto do Protocolo de Acesso da China faria referência à legislação nacional do Membro importador para definição dos parâmetros e elementos determinantes para a análise da existência de condições de mercado. A desconsideração das normas previstas no Acordo Antidumping e das regras brasileiras específicas para investigações de dumping ampliaria sobremaneira a discricionariedade da SDCOM e, conseqüentemente, resvalaria em insegurança jurídica.

Argumentou ainda que a SDCOM teria estabelecido, sem indicar base legal, a análise sequencial para verificar a existência de condições de mercado. Logo, os dados apresentados e o posicionamento firmado pela SDCOM trariam incertezas para os produtores/exportadores que apresentassem seus dados para fins de determinação do valor normal. Isso porque teriam sido criados sem qualquer respaldo legal, etapa para se examinar a admissibilidade dos dados reportados pelas empresas no contexto de investigações de dumping. Além disso, não haveria indicação dos requisitos legais que balizariam a análise que seria realizada pela SDCOM. Com efeito, na presente revisão, a interpretação dada pela SDCOM teria sido mais restritiva do que os requisitos previstos na legislação brasileira, pois iriam além daqueles expressamente elencados no artigo 17 do Decreto no 8.058/2013.

Argumentou que se trataria de posicionamento mais restritivo do que a prática adotada em outros países, como a própria União Europeia, em investigações de defesa comercial contra a China após a expiração do item 15(a)(ii) do Protocolo de Acesso. A União Europeia permitiria ao produtor/exportador pleitear tratamento de economia de mercado, apesar de não reconhecer a existência de condições de mercado na China. Isto é, na União Europeia poderia haver casos em que um produtor/exportador atuasse em condições de mercado, ainda que estivesse inserido em um segmento produtivo em que tais condições não prevaleceriam.

A GITI reiterou que, à luz da legislação brasileira, não existiria impedimento legal para excetuar apenas uma empresa de eventual decisão final que corroborasse a não prevalência de condições de economia de mercado em determinado setor. Reiterou que tal decisão seria justificada com base nos dados de preço e custo apresentados pela GITI e verificados pela autoridade investigadora. Nesse ponto recordou, como analogia, que a essência da decisão do Painel no caso "EU - Biodiesel (Argentina)" seria reforçar o dever de as autoridades investigadoras assegurarem a utilização de custos que refletissem com precisão a realidade do exportador.

Defendeu ainda que a SDCOM não teria esclarecido o ônus da prova na presente revisão, o que, por sua vez, estaria diretamente relacionado à definição das presunções relativas no curso do processo. Apontou que ao longo desta revisão a SDCOM teria mudado sua interpretação em relação aos efeitos jurídicos da expiração do item 15(a)(ii) do Protocolo de Acesso da China. De acordo com a Nota Técnica no 9/2019, o ônus da prova recaía sobre as partes interessadas que alegassem a não prevalência de condições de economia de mercado, isto é, presumia-se que os dados reportados pelos produtores/exportadores poderiam ser utilizados para fins de cálculo do valor normal desde que não houvesse prova em contrário. Justamente por não definir o ônus da prova, a SDCOM teria penalizado a GITI por dados e informações não solicitadas à empresa, mas que, no entendimento da autoridade, "deveriam" ou "poderiam" ter sido reportadas pela GITI.

Argumentou que não haveria clareza sobre a parte que deveria arcar com o ônus de provar suas alegações. Ao longo do processo, a GITI reiteradamente se manifestou indicando a ausência de provas juntadas pela Peticionária que justificasse eventual desconsideração dos dados reportados pela empresa. A GITI tampouco conseguiu identificar qual teria sido o novo elemento determinante para a mudança de posicionamento da SDCOM em relação à Nota Técnica no 9/2019. Argumentou ainda que o artigo 36 da Lei nº 9.784/99, que regulamentaria o processo administrativo, estabeleceria que caberia ao interessado a prova dos fatos que tenha alegado.

Apontou que o Artigo 2.4 do Acordo Antidumping, que seria aplicável ao presente caso em razão da interpretação literal do item 15(a) do Protocolo de Acesso da China, ao dispor sobre a obrigação da autoridade investigadora de assegurar a comparação justa entre o valor normal e o preço de



exportação, preveria expressamente que a autoridade deveria indicar todas as informações necessárias (e.g., referentes a distorções nos preços e custos) sem impor ônus excessivo sobre as partes.

Além das regras mencionadas acima, o Acordo Antidumping definiria regras específicas para o uso da melhor informação disponível em seu Anexo II.1, que disporia que a autoridade investigadora deveria especificar em detalhes todas as informações necessárias para a condução do processo, assim como a estrutura, forma e prazo que deverão ser seguidos pelas partes interessadas. Portanto, a SDCOM deveria ter exposto com clareza as informações que deveriam ter sido apresentadas pelas partes que cooperaram no processo, em especial os dados e informações relativos à avaliação de condições de mercado.

Ressaltou que o Painel, no caso Argentina - Ceramic Tiles, ao examinar os requisitos para a utilização da melhor informação disponível, teria concluído que a autoridade investigadora não deveria penalizar as partes por não terem apresentado informações que não foram claramente solicitadas. Não pareceria razoável que considerações genéricas sobre as condições de mercado na China justificassem a desconsideração dos dados reportados pela GITI. Afinal, não haveria nenhuma evidência nos autos sobre se, como e quando a GITI teria sofrido intervenções diretas do governo por meio da Tire Industry Policy ou qualquer outro meio, tampouco haveria qualquer elemento que comprovasse eventuais distorções sobre os preços, custos e insumos da GITI.

Em relação ao Empréstimos (§312 da Nota Técnica), defendeu que não teriam sido solicitados dados para definição de um benchmark e tampouco informações referentes a empréstimos destinados ao segmento investigado. A SDCOM não teria feito qualquer consideração sobre em que medida as contribuições financeiras recebidas pela GITI representariam distorções incontestáveis e profundas ou tampouco de que modo impactariam fundamentalmente a alocação de fatores econômicos. Além disso, apesar de reconhecer que a Comissão Europeia não teria chegado à conclusão de que haveria subsídios para uma série de fatores de produção da GITI e que isso seria um indicativo relevante de ausência de distorções, a SDCOM teria recorrido a determinação da autoridade dos Estados Unidos - referente a período anterior ao analisado pela União Europeia - para justificar a conclusão de que haveria distorções significativas nas atividades da GITI. Argumentou ainda que a SDCOM teria presumido que os empréstimos seriam preferenciais, mas não haveria provas de que os empréstimos recebidos pelas empresas produtoras/exportadoras durante o período de revisão teriam sido subsidiados pelo governo chinês, nem teria sido definido um benchmark.

Defendeu que a SDCOM não teria solicitado nenhuma informação referente aos pagamentos efetuados pela GITI em relação à propriedade e ao uso da terra durante o período de revisão, apesar de agora indicar o elemento como fator relevante para análise de condições de mercado. A SDCOM não teria esclarecido que distorções incontestáveis teriam sido provocadas pelos alegados subsídios à terra. A autoridade tampouco teria levantado preocupações sobre o tema durante a verificação in loco na empresa. Portanto, a GITI não deveria sofrer qualquer penalização. Argumentou que a SDCOM presumiria que o governo chinês subsidiaria a propriedade e o uso da terra, mas não haveria provas de que o setor de pneumáticos na China ou a GITI tenham se beneficiado de subsídios concedidos pelo governo chinês com relação à propriedade e ao uso durante o período de revisão. A SDCOM presume que tais pagamentos seriam subsidiados na China com base exclusivamente em decisões de autoridades estrangeiras.

Em relação à Mão-de-obra (§321 da Nota Técnica), defendeu que não teriam sido solicitados à empresa informações acerca de sindicatos ou de negociações salariais, nem sequer durante a verificação in loco. A GITI teria apresentado todos os esclarecimentos necessários em relação à política salarial e a observação da legislação trabalhista chinesa, os quais afastariam qualquer forma de intervenção estatal sobre os custos de mão-de-obra da empresa. Defendeu que a A SDCOM presumiria a existência de efeitos sistêmicos da ACFTU e da política Hukuo sobre a mão-de-obra no setor de pneumáticos. Além disso, trata-se de argumento sobre a China como um todo que poderia facilmente ser utilizado para qualquer setor econômico na China. Não há elementos objetivos que demonstrem de que maneira os supostos efeitos sistêmicos foram observados no setor de pneumáticos. A GITI recordou que a Peticionária teria extraído tais elementos de investigações de autoridades estrangeiras que objetivavam a análise de condições de mercado na China como um todo. Argumentou ainda que a SDCOM teria desconsiderado esclarecimentos adicionais apresentados pela GITI em relação à política salarial da empresa e o fato de que os salários seriam definidos a partir da livre negociação entre empregador e empregados. A empresa teria



demonstrado que os salários seriam maiores que o salário mínimo praticado nas províncias em que as plantas da empresa estariam localizadas, o que afastaria os supostos "efeitos sistêmicos" que alegadamente depreciariam os salários na China.

Em relação à Tire Industry Policy (§336 da Nota Técnica, argumentou que não teriam sido solicitadas informações à empresa e que, não obstante, a GITI teria esclarecido que a Tire Industry Policy conteria apenas diretrizes gerais e que empresas de capital estrangeiro na China estão submetidas a regras específicas que expressamente vedam a intervenção governamental em suas atividades. Defendeu que o caráter vinculante da Tire Industry Policy seria sustentado apenas em interpretação dada pela Comissão Europeia, que, teria sido contestada pelo governo da China. Não haveria elementos objetivos nos autos que comprovassem que os exemplos de investimentos realizados por algumas empresas chinesas seriam efetivamente reflexos do cumprimento das diretrizes firmadas pela política ou que careceriam de justificativas comerciais. Argumentou ainda que a SDCOM teria desconsiderado o ônus da Peticionária de provar suas alegações.

Defendeu que a SDCOM teria desconsiderado o fato de as empresas de capital estrangeiro na China - como é o caso da GITI - estarem sujeitas a regime jurídico específico que vedaria a intervenção governamental em suas estruturas e atividades. Nesse sentido, destacou que nenhum dos exemplos citados pela SDCOM como evidência de que as diretrizes da Tire Industry Policy teriam sido efetivamente implementadas diz respeito a empresas de capital estrangeiro na China, de modo que a SDCOM não teria esclarecido como as regras e condições definidas na Tire Industry Policy teriam afetado as operações da GITI.

Em relação às Utilidades (§§ 368 e 369 da Nota Técnica), apontou que a SDCOM não teria solicitado informação acerca de benchmark à GITI, de modo que a empresa realizou a comparação dos preços de eletricidade na China e em Taipé Chinês utilizando a publicação Doing Business, pois esta foi sugerida pela Peticionária e considerada apropriada pela SDCOM para definição de preços de mercado para fins de abertura da presente revisão. A SDCOM não teria esclarecido por que a comparação entre os preços de eletricidade da China e Taipé Chinês, conforme dados da publicação Doing Business, seriam inadequados, afinal, o preço de Taipé Chinês seria o único parâmetro objetivo de preço de eletricidade fora da China com base nos elementos disponíveis nos autos.



Com relação aos preços de negro de carbono, argumentou que não teriam sido solicitados esclarecimento sobre supostas intervenções do governo no mercado de carvão. A SDCOM tampouco esclarece os motivos para afastar os esclarecimentos adicionais da GITI sobre a formação dos preços de negro de carbono.

Argumentou que não haveria provas de que o fornecimento de energia e carvão durante o período de revisão teria sido subsidiado pelo governo chinês e que não seria possível presumir que os preços dessas utilidades seriam subsidiados apenas pela presença de empresas estatais nesses setores ou pelo fato de a eletricidade ter preços regulados na China. A SDCOM não teria esclarecido em que medida os preços de eletricidade e carvão pagos pelas empresas chinesas representariam distorções incontestáveis e profundas ou tampouco de que modo impactariam fundamentalmente a alocação de fatores econômicos.

Cumprir esclarecer que a GITI não teria feito referência a uma suposta obrigação da SDCOM de elaborar questionários exaustivos sobre todos os pontos que deverão ser abordados ao longo de uma investigação de dumping ou revisões de final de período. Mas, sim, ao dever da SDCOM de expressamente notificar as partes interessadas sobre a natureza e os tipos de informações esperadas para fins de determinar a existência de condições de mercado, ainda mais considerando que a SDCOM sequer pautou sua análise nos critérios fixados pelo artigo 17 do Decreto no 8.058/2013.

Argumentou ainda que a ausência de provas teria gerado inconsistências materiais na análise de condições de mercado feita pela SDCOM, dado que a Peticionária não teria trazido provas para sustentar suas alegações em relação às "distorções" ou "efeitos sistêmicos" decorrentes de intervenções estatais na China e que as conclusões da SDCOM se sustentariam sobretudo em diretrizes da política setorial "Tire Industry Policy" e determinações de autoridades investigadoras estrangeiras no curso de investigações de defesa comercial contra a China.

Defendeu que as autoridades estrangeiras haviam solicitado dados específicos para as partes interessadas daquelas investigações de acordo com os parâmetros de produto e período definidos naqueles casos. Defendeu ainda que as determinações das autoridades investigadoras estrangeiras teriam se dado em razão do uso da melhor informação disponível em terceiros países, uma vez que a China não teria sido considerada como economia de mercado. Ressaltou que as autoridades estrangeiras não teriam conduzido análises setoriais sobre a prevalência de condições de mercado, ao contrário da prática firmada pela SDCOM. A GITI não teria identificado na Nota Técnica quais teriam sido as provas apresentadas em investigações estrangeiras que teriam sido determinantes para as conclusões obtidas pela SDCOM, ainda mais considerando que as investigações possuiriam objeto e períodos distintos.

Sustentou que a SDCOM teria ignorado os argumentos da GITI sobre as condições a que se observaria excesso de capacidade e baixa rentabilidade na China. Defendeu que, de acordo com as informações contidas nos autos, o problema estaria restrito a algumas empresas cujas capacidades seriam defasadas em termos de qualidade e segurança. Além disso, constaria dos documentos o relato do fechamento e o encerramento das atividades de uma série de empresas, ao contrário do que afirmaria a SDCOM. Ponderou que a SDCOM tampouco havia considerado os comentários da GITI em relação à alegada baixa rentabilidade dos produtores de pneus na China. Conforme esclarecido pela GITI, os documentos trazidos pela Peticionária apenas reforçariam que esse problema seria restrito a algumas empresas chinesas cujas marcas seriam menos conhecidas no mercado.

Apontou que a SDCOM teria traçado paralelo inexistente entre os setores de pneumático e de aço na China, dado que não haveria evidência nos autos de que a demanda no setor de pneumáticos na China teria permanecido estagnada ou crescido abaixo do esperado. Com relação à demanda global, dados de exportação do TradeMap, citados pela própria Peticionária, confirmariam a forte expansão da demanda por produtos chineses.

Argumentou que, apesar de afirmar que subsídios per se não seriam suficientes para caracterizar que não prevalecem condições de economia de mercado em determinado segmento produtivo, a SDCOM teria recorrido a determinações das autoridades investigadoras dos Estados Unidos e da União Europeia para dimensionar o grau de intervenção do governo chinês na economia. A GITI não teria identificado na Nota Técnica quais teriam sido as fontes de informação e elementos de prova consultadas pela SDCOM para chegar às mesmas conclusões obtidas pelas autoridades estrangeiras.

Concluiu que não haveria evidências suficientes nos autos para demonstrar que não prevalecem condições de mercado no setor produtivo do produto objeto da revisão e muito menos nas atividades da GITI.

5.2.2.3 Do posicionamento da SDCOM a respeito da prevalência de condições de economia de mercado no segmento produtivo em questão para fins de cálculo do valor normal após a divulgação da Nota Técnica de Fatos Essenciais

Conforme disposto no item 2 da Nota Técnica no9, de 3 de abril de 2019, e no item 5.2.2.3 da Nota Técnica no20, de 11 de junho de 2019, a determinação do método de apuração do valor normal em cada caso dependerá dos elementos de prova apresentados nos autos do processo pelas partes interessadas acerca da prevalência ou não de condições de economia de mercado no segmento produtivo específico do produto similar.

Na Nota Técnica DECOM no9, de 2019, a autoridade investigadora brasileira analisou os elementos apresentados nos autos do processo seguindo os seguintes tópicos: i) sistema financeiro chinês; ii) propriedade e uso da terra; iii) mão de obra; iv) Tire Industry Policy; v) participação e controle de estatais na China no setor de pneumáticos; vi) matérias-primas (borracha, químicos, reforço metálico, setor têxtil); vii) utilidades; viii) outras práticas distorcivas do mercado; e ix) da indústria a jusante e fortalecimento do setor de pneumáticos. Naquela oportunidade a autoridade brasileira concluiu que ainda não seria possível descartar a hipótese de que não prevaleceriam condições de economia de mercado no segmento produtivo objeto desta revisão, mas não apresentou uma conclusão definitiva sobre a matéria, indicando que aguardaria novas manifestações e elementos de prova fornecidos pelas partes interessadas para alcançar uma decisão final.

Na Nota Técnica SDCOM no20, de 2019, a autoridade investigadora brasileira levou em consideração todo o conjunto de elementos probatórios trazido aos autos pelas partes e avaliou se esse conjunto constituía prova suficiente para alcançar uma conclusão. As argumentações apresentadas foram



tratadas nos tópicos: i) sistema financeiro chinês; ii) propriedade e uso da terra; iii) mão de obra; iv) TIRE Industry Policy; v) participação e controle de estatais na China no setor de pneumáticos; vi) matérias-primas (borracha, químicos, reforço metálico, setor têxtil); vii) utilidades; viii) outras práticas distorcivas do mercado; ix) da indústria a jusante e fortalecimento do setor de pneumáticos; e x) excesso de capacidade instalada e fragmentação produtiva do setor pneumático.

No presente Anexo, primeiramente serão realizados comentários gerais sobre a base legal e os efeitos da análise realizada pela SDCOM acerca da prevalência ou não de condições de economia de mercado no segmento produtivo objeto desta revisão. Na sequência, serão feitos comentários gerais sobre os elementos de prova apresentados nos autos do processo após a emissão da NT SDCOM nº 20/2019. Em seguida, serão analisados os argumentos e os elementos de prova apresentados pelas partes interessadas, organizados de acordo com os mesmos tópicos de i a x indicados na NT SDCOM nº 20/2019, referindo-se tanto a elementos já abordados naquela nota, apresentados nos autos do processo até o final da fase probatória, como a manifestações apresentadas até o final da fase de instrução do processo. Ao final, será apresentada a conclusão final acerca da prevalência ou não de condições de economia de mercado no segmento produtivo objeto de análise, à luz do conjunto de elementos de prova constantes dos autos deste processo.

Inicialmente, é necessário destacar que a complexa análise acerca da prevalência de condições de economia de mercado em determinado segmento produtivo chinês objeto de investigação possui lastro no próprio Protocolo de Acesso da China à OMC. Com a expiração do item 15(a)(ii) do referido Protocolo, conforme já explanado no item 5.2.1 supra, o tratamento automático de não economia de mercado antes conferido aos produtores/exportadores chineses investigados cessou. Desde então, em cada caso concreto, é necessário que as partes interessadas apresentem elementos suficientes, nos termos do restante do item 15(a), para avaliar, na determinação de comparabilidade de preços, se i) serão utilizados os preços e os custos chineses correspondentes ao segmento produtivo objeto da investigação ou se ii) será adotada uma metodologia alternativa que não se baseie em uma comparação estrita com os preços ou os custos domésticos chineses.

A alteração processual de um tratamento automático como não economia de mercado para uma análise caso a caso, com base em elementos de prova apresentados nos autos dos processos, não significa que teria passado a existir uma presunção relativa de que os produtores exportadores/chineses objeto de investigação operariam em condições de economia de mercado. Dessa forma, é necessário esclarecer que, diferentemente do afirmado pela empresa GITI, a NT Decom nº 9/2019 não afirmou em nenhuma passagem que haveria uma presunção relativa de que a GITI operaria em condições de economia de mercado na China. A referida nota técnica esclareceu os efeitos jurídicos da derrogação do item 15(a)(ii) do Protocolo de Acesso e indicou que, em razão da alteração do ônus da prova, o tratamento automático como economia não de mercado anteriormente conferido ao país como um todo não era mais a prática adotada pela autoridade investigadora brasileira. No entanto, o fato de o tratamento em cada caso concreto de investigação de dumping contra exportações da China depender dos elementos de prova apresentados pelas partes interessadas não deve ser interpretado como uma presunção relativa de prevalência de condições de economia de mercado em favor das empresas chinesas, já que tal leitura não possui base no texto do Protocolo.

Convém lembrar, uma vez mais, que a competência para reconhecer um país como economia de mercado, nos termos da legislação brasileira em vigor, é da CAMEX, e que a SDCOM tem como objetivo tão somente averiguar se, com base nos elementos de prova constantes nos autos do processo acerca da prevalência ou não de condições de economia de mercado no segmento produtivo investigado, o valor normal da GITI será apurado com base em preços e custos chineses ou com base em uma metodologia alternativa que não se baseia numa comparação estrita com os preços e custos chineses.

Dessa forma, faz-se necessário esclarecer quais são as consequências da expiração da norma que estabelecia o tratamento automático como não economia de mercado, ou seja, a expiração da presunção do ônus da prova (item 15(a)(ii) do Protocolo). Por um lado, em casos em que forem apresentadas evidências suficientes acerca da não prevalência de condições de economia de mercado, a autoridade investigadora brasileira irá provocar as partes interessadas chinesas a se manifestarem acerca dos elementos acostados aos autos do processo, seja no momento do início da investigação ou no curso dos procedimentos, conforme sejam apresentados tais elementos de prova, de modo a garantir e fomentar o contraditório e a ampla defesa. Por outro lado, nos casos em que não forem apresentados elementos de



prova acerca da não prevalência de condições de economia de mercado no segmento produtivo investigado, não há que se falar em presunção relativa de que os produtos/exportadores chineses operam em condições de economia de mercado ou, de forma similar, em eventual reconhecimento tácito de que um setor opera em condições de economia de mercado.

Nos termos do item 15(d) do Protocolo de Acesso, entende-se que somente expiraria a aplicação do item 15(a) a um segmento produtivo particular se a China fosse capaz de estabelecer que, nesse segmento produtivo particular ou indústria, prevalecem condições de economia de mercado. De igual modo, a falha de uma parte interessada em demonstrar que não prevalecem condições de economia de mercado em um segmento produtivo investigado não significa e nem enseja qualquer conclusão de que prevalecem condições de economia de mercado naquele segmento produtivo. Nesses termos, não há base para qualquer conclusão de que, na ausência da comprovação de que não prevalecem condições de economia de mercado, haveria um "silêncio eloquente" com relação à condição de economia de mercado de um segmento produtivo chinês. Portanto, reconhecer que a expiração do item 15(a)(ii) do Protocolo de Acesso enseja o fim do tratamento automático como não economia de mercado por conta da alteração do ônus da prova não é equivalente à afirmação da GITI de que haveria uma presunção relativa de que a empresa operaria em condições de mercado.

Cabe, então, às partes interessadas no processo apresentar elementos de prova suficientes de que não prevalecem condições de economia de mercado no segmento investigado. Caso isso aconteça, será adotada, nos termos do 15(a), uma metodologia que não se baseie em uma comparação estrita com os preços ou os custos domésticos chineses. Nesses casos, a utilização de metodologia alternativa para apuração do valor normal no caso específico não se confunde com a utilização dos fatos disponíveis, nos termos do Acordo Antidumping e das disposições do Regulamento Brasileiro. Caso contrário, será utilizado o valor normal com base em preços e custos domésticos chineses - nos casos em que a autoridade investigadora brasileira tenha recebido resposta a questionário, contendo valor normal, submetida a procedimento de verificação in loco e validade.

Ainda como consequência da expiração do referido item 15(a)(ii), nos casos em que a peticionária não apresentar elementos suficientes em fase anterior ao início do processo de investigação, não ocorre a aplicação, desde o início da investigação, das disposições dos artigos 15, 16 e 17 do Decreto no8.058, de 2013, que regulam o tratamento alternativo àquele previsto nos arts. 8º a 14 para fins de apuração do valor normal. Nesse sentido, a referência aos artigos 15, 16 e 17 do Decreto no8.058, de 2013, deve ser feita com especial cautela. Portanto, em relação à manifestação do Grupo GITI sobre a aplicabilidade dos arts. 15 a 17 do Decreto no8.058/2013, não cabe interpretação a contrario sensu do disposto no art. 17, tal como sugerido pela GITI, que implicaria o ônus da prova para a peticionária de demonstrar o não cumprimento cumulativo dos §§ 1º e 2º do artigo. Apesar de o referido art. 17 trazer elementos importantes que poderão servir de referência para a análise da prevalência de condições de economia de mercado estabelecida em conformidade com o item 15(a) do Protocolo de Acesso, a finalidade expressa do art. 17, nos termos do art. 16, é possibilitar que o produtor/exportador apresente elementos de prova com o intuito de permitir que o valor normal seja apurado com base no disposto nos arts. 8º a 14 do Decreto no8.058, 2013, e não que outras partes interessadas demonstrem que não prevalecem condições de economia de mercado em um segmento produtivo. Não se descarta a hipótese de apresentação de elementos de prova com base no referido artigo, cujas disposições podem servir de parâmetro. Todavia, o preechimento de todas as disposições do art. 17 não é necessariamente vinculante nesta análise realizada pela autoridade investigadora. A base jurídica é, portanto, o Protocolo de Acesso da China, internalizado pelo Decreto no5.544/2005, e não especificamente o art. 17 do Decreto no8.058/2013.

Como se depreende da leitura das Notas Técnicas nº 9 e nº 20, de 2019, conclusões acerca da prevalência de condições de economia de mercado em um segmento produtivo são complexas por sua própria natureza. Ao contrário do argumentado pela GITI, a base legal para esta análise foi amplamente divulgada pela autoridade investigadora, sobretudo por meio das Notas Técnica no9 e no20/2019, sendo baseada no Protocolo de Acesso da China à OMC. Neste sentido, ainda que o Protocolo de Acesso não contenha critérios objetivos que devem ser observados na avaliação da prevalência de condições de economia de mercado após a expiração do item 15(a)(ii) do referido protocolo, a autoridade investigadora indicou, ao longo do processo, os elementos que seriam levados em consideração em sua análise.



Conforme já apontado na NT DECOM no9, de 2019, após a ANIP ter protocolado manifestação, em 1º de novembro de 2018, trazendo elementos para contestar a prevalência de condições de economia de mercado no segmento produtivo em análise, a fim de conceder oportunidade às empresas chinesas para se pronunciarem acerca de tal prevalência, foram encaminhados ofícios estabelecendo prazo para que as três empresas chinesas (GITI, Linglong e Zhongce) se manifestassem, caso julgassem necessário, sobre os pontos abordados pela peticionária. Posteriormente, por meio da Nota Técnica no9, de 2019, os dados e informações sob análise foram objeto de compilação e consideração criteriosa pela autoridade investigadora, e foi indicado claramente que as partes interessadas teriam até o final da fase probatória para apresentar novos elementos para embasar o julgamento da SDCOM. Deste modo, não há que se falar que a GITI foi prejudicada por dados e informações não solicitadas à empresa, dado que a autoridade investigadora indicou quais os elementos estavam sendo levados em consideração em sua análise e concedeu ampla oportunidade para a GITI apresentar as informações que julgasse necessárias para defender seus interesses e pontos de vista, não havendo que se falar em prejuízo ao contraditório e à ampla defesa ou insegurança jurídica.

Acrescente-se que, justamente por se tratar de uma análise caso a caso, com base nas informações e documentos trazidos pelas partes interessadas aos autos do processo, não existe um roteiro único a ser seguido, pois tal procedimento seria incompatível com a lógica de se analisar as peculiaridades do segmento produtivo em questão, nos termos do próprio Protocolo de Acesso. Ressalte-se ainda que, no caso em tela, o processo administrativo foi regido em plena observância dos princípios do contraditório e da ampla defesa, de modo que os argumentos e elementos de prova apresentados pelas partes interessadas foram disponibilizados a todas as partes interessadas por meio do Sistema Decom Digital e divulgados por meio das Notas Técnicas Decom no9 e SDCOM no20, de 2019.

Ao contrário do alegado pela GITI, não se trata de avaliar a admissibilidade dos dados reportados pelas empresas no contexto de investigação de dumping, mas de avaliar, unicamente, se no segmento em questão prevalecem condições de economia de mercado, caso elementos de prova tenham sido apresentados nos autos do processo e ponham em xeque a adequação a utilização do valor normal dos produtores/exportadores chineses, nos termos do art. 15(a) do Protocolo. Ademais, não há nos Acordo da OMC regras para avaliação de condições de economia de mercado, não por outra razão o Protocolo de Acesso faz referência às legislações nacionais dos Membros da OMC.



Apesar de o Protocolo de Acesso da China não estabelecer os parâmetros e quais elementos seriam determinantes para se alcançar alguma conclusão, os elementos que ensejam a decisão precisam ser contundentes, e não meras alegações ou conjecturas. No caso concreto, a ANIP e a GITI especificamente apresentaram argumentos e elementos de prova relevantes para embasar a análise da autoridade investigadora, enquanto as demais produtoras/exportadoras chinesas optaram por não fornecer elementos para subsidiar a tomada de decisão, permanecendo silentes e sequer apresentando os dados necessários para a apuração do valor normal com base nos preços e nos custos chineses. As produtoras/exportadoras chinesas Zhongce e Linglong indicaram expressamente estarem de acordo com a utilização do valor normal do início da revisão, construído para a China com base em estrutura de custo apresentada pelas empresas que compõem a indústria doméstica e preços de referência de fatores de produção de Taipé Chinês.

A análise realizada neste Anexo, como já mencionado na Notas Técnicas Decom no9 e SDCOM no20, de 2019, leva em consideração os elementos de prova e os argumentos juntados aos autos do processo em epígrafe, e não deve ser interpretada de forma ampla, mas tão somente no escopo desta revisão, pois é embasada no conjunto probatório existente nos autos deste processo. Essa conclusão é especialmente relevante no caso em tela, em que o segmento produtivo objeto de análise é, na realidade, um subsegmento produtivo (pneus de automóvel, mais especificamente pneus radiais de aro 13 e 14, conforme definição do produto objeto do direito antidumping) de um segmento mais amplo, o setor pneumático chinês. Nesse sentido, pela própria base legal aplicável ao caso em tela (o Protocolo de Acesso da China à OMC), as conclusões externadas pela autoridade investigadora no âmbito deste processo não poderão automaticamente ser transpostas para outros casos envolvendo outros produtos objeto de direitos antidumping - por exemplo, pneus de carga, de motocicleta ou de bicicleta originários da China e objeto de direitos antidumping em vigor - ou novos produtos objeto de investigação do setor pneumático. As conclusões levarão em consideração exclusivamente os elementos de prova apresentados em cada caso, e refletirão também eventuais alterações das circunstâncias e/ou novas evidências

apresentadas em cada momento processual. Por exemplo, a extinção de políticas, programas governamentais ou a eliminação de práticas distorcivas encontradas em casos pretéritos, bem como a apresentação de novos estudos com dados mais recentes, robustos ou adequados do que aqueles anteriormente trazidos ao conhecimento da Subsecretaria poderão levar a SDCOM a alcançar conclusões diferentes em diferentes casos.

Ressalte-se que, ao contrário do alegado pela GITI, não há relação entre as regras estabelecidas pela Convenção de Viena sobre o Direito dos Tratados e o dever de a autoridade investigadora brasileira atentar para as regras dispostas no Decreto no 8.058/2013 no que se refere aos critérios para se avaliar a prevalência de condições de economia de mercado após a expiração do item 15(a)(ii) do Protocolo de Acesso da China à OMC. Isso porque, cabe ressaltar uma vez mais, o disposto no Regulamento Brasileiro faz referência aos critérios que devem ser observados pelo produtor/exportador de um país não considerado economia de mercado com o intuito de que seu valor normal seja apurado com base em seus dados de vendas e custos de produção. Não se descarta a hipótese de apresentação de elementos de prova com base no referido artigo, que pode servir como norte e indicar parâmetros objetivos. Todavia, o cumprimento de todas as disposições constantes desse artigo não é vinculante nesta análise realizada pela autoridade investigadora, dado que se trataria de uma leitura a contrário das disposições dos art. 16 e 17 do Regulamento Brasileiro em um cenário de alteração do ônus da prova. Ademais, nos termos do próprio § 5º do art. 17, "[...] As informações elencadas nos § 1º e § 2º não constituem lista exaustiva e nenhuma delas, isoladamente ou em conjunto, será necessariamente capaz de fornecer indicação decisiva".

Logo, não procedem os questionamentos apresentados pela GITI. Diferentemente do alegado pela GITI, não existe a suposta obrigação de a parte interessada - a qual questiona a prevalência de condições de economia de mercado de um segmento específico em uma investigação de dumping - demonstrar cabalmente de forma cumulativa o atendimento de todas as condições previstas nos § 1º (referentes ao produtor/exportador) e § 2º (referentes ao segmento econômico) do art. 17, a partir de uma leitura a contrário do referido artigo. A análise após a expiração do item 15(a)(ii), portanto, levará em consideração o conjunto de elementos apresentados nos autos do processo e se refere ao segmento produtivo investigado como um todo, não sendo nenhum dos elementos, isoladamente ou em conjunto, capaz de fornecer indicação decisiva.



Assim, caso se verifique que o segmento produtivo não opera em condições de economia de mercado, a GITI, enquanto parte deste contexto na China, não pode ser excluída das conclusões mais amplas. Caso se verifique, por sua vez, que não há evidências de que o segmento produtivo não opera em condições de economia de mercado, passa-se à análise dos dados econômicos e contábeis da GITI, que poderão ser utilizados para fins de apuração do valor normal. Trata-se, portanto, de uma análise sequencial: primeiro, do segmento produtivo em geral para, em seguida, se preenchidos os requisitos, uma análise específica.

De fato, o objeto de análise é o segmento produtivo investigado - no caso concreto, o segmento de pneus de automóvel, considerando a definição do produto objeto do direito antidumping e do produto similar destinado ao mercado chinês. Por essa razão, é necessário analisar se não prevalecem condições de economia de mercado nesse segmento produtivo em questão para afastar a utilização do valor normal com base em preços e custos domésticos chineses. É necessário reconhecer, todavia, que o segmento produtivo em questão é um subsegmento de um segmento industrial mais amplo, o próprio setor pneumático. Verifica-se, pelas políticas industriais chinesas em vigor, que as regras estabelecidas que regem a operação do setor na China - em especial a Tire Industry Policy - se referem à indústria como um todo, apesar de algumas disposições e requisitos se referirem a segmentos específicos (e.g., o Artigo 23 da política estabelece capacidade produtiva mínima para os segmentos de caminhões, caminhões leves e veículos de passeio).

A análise também difere de investigações de subsídios acionáveis com vistas à adoção de medidas compensatórias e de análises de situação particular de mercado previstas no Artigo 2.2 do Acordo Antidumping, pois a base legal é, mais uma vez, o próprio Protocolo de Acesso da China à OMC. Nesse sentido, não há que se aprofundar sobre aspectos relativos especificamente a investigações de subsídios, como a determinação de especificidade e o montante exato de subsídios acionáveis recebidos pela GITI ou outras empresas do setor, pois não se pretende aqui quantificar a magnitude das distorções existentes de maneira exata. As afirmações da GITI sobre o nível de distorções decorrentes dos subsídios

existentes na China apontados ao longo desta revisão possuem fundamento, pois, como já reconhecido pela própria autoridade investigadora brasileira na NT Decom no9, de 2019, subsídios em si não são suficientes para indicar que não prevalecem condições de economia de mercado em um determinado país ou segmento produtivo.

Entretanto, em um ambiente em que as políticas estatais distorcem significativamente o mercado, mesmo os agentes privados que seguiriam uma lógica de mercado acabam tendo sua atuação afetada pela influência das políticas, pela razão de que esses agentes não atuam no vácuo, mas dentro de um contexto. O nível de distorções provocados por subsídios governamentais poderia, dessa forma, ser relevante para uma conclusão em um caso concreto, caso restasse incontestável que as distorções seriam profundas e impactariam fundamentalmente a alocação de fatores econômicos que de outra forma ocorreria. Nesse sentido, é primordial ressaltar que a análise aqui realizada não se refere individualmente às informações submetidas pela GITI e aos seus dados econômicos e contábeis, nem requer necessariamente que distorções provocadas pela intervenção estatal estejam refletidas diretamente sobre as operações da empresa.

Ao contrário do afirmado pela GITI, o posicionamento adotado pela SDCOM não é mais restritivo do que a prática adotada em outros países. Mais especificamente sobre a normativa e a prática da União Europeia, utilizada como exemplo pela GITI, ocorreu uma alteração em 20 de dezembro de 2017, quando o bloco optou por extinguir sua lista de países não economia de mercado e começou a utilizar o critério de "distorções significativas" sobre preços e custos de produção nos casos de dumping que afetam todos os Membros da OMC. Segundo a nova prática da União Europeia, se faz necessário demonstrar que existem "distorções significativas" na economia do país exportador decorrentes da intervenção estatal. Para atingir esse objetivo, na Comissão Europeia são examinadas todas as evidências apresentadas no curso de uma investigação, além de relatórios descrevendo as economias ou setores de países específicos, como foi o caso do relatório sobre a China, que concluiu pela existência de distorções significativas sobre os preços e custos chineses como um todo. Tal prática vai além da adotada pela SDCOM, que é regida pelo Protocolo de Acesso e limitada ao conjunto probatório apresentado no âmbito de uma investigação específica, não sendo extrapoladas automaticamente conclusões para outros procedimentos de investigação ou setores.

Sobre a menção da GITI ao Painel do caso EU-Biodiesel, convém lembrar que o objeto da disputa tratava da hipótese de se descartar a utilização dos custos de produção do produtor/exportador investigado à luz das disposições do Artigo 2 do Acordo Antidumping. No caso em tela, uma vez demonstrada a não prevalência de condições de economia de mercado no segmento produtivo em questão, nos termos do Artigo 15 do Protocolo de Acesso, a apuração da margem de dumping não se dá com base nos preços e custos chineses, mas sim com base em uma metodologia alternativa que não se baseia em comparação estrita com os preços ou os custos chineses. Trata-se, portanto, de base normativa completamente distinta daquela que foi objeto da controvérsia mencionada pela GITI.

Sobre os elementos de prova aduzidos aos autos do processo, a petionária apresentou, junto à manifestação protocolada em 3 de maio, um estudo intitulado "China como não-economia de mercado e a indústria de pneumáticos", elaborado pela Consultoria Oxford. No referido documento, conforme apontado pela GITI em sua manifestação de 23 de maio, alguns dos textos utilizados como referência estão originalmente em mandarim e foram traduzidos pelos próprios autores. Em relação às traduções, cumpre destacar que o art. 18 da Lei nº 12.995/2014 permite às partes interessadas a apresentação, sem tradução para o vernáculo, de documentos nas três línguas oficiais da OMC (inglês, espanhol e francês).

Conforme precedentes existentes em casos de investigação de subsídios e medidas compensatórias conduzidos pela autoridade investigadora brasileira, com vistas a garantir ao máximo o exercício do contraditório e da ampla defesa, permitiu-se, por meio do Ofício no969/2017/CGMC/DECOM/SECEX, que as partes não apresentassem tradução juramentada de documentos em chinês, contanto que estes pudessem ser encontrados já traduzidos para o inglês em sítios eletrônicos do Governo da China ou, ainda, se tivessem sido submetidos à OMC. Da mesma forma, caso comprovado que o texto original pudesse ser encontrado em inglês, não haveria necessidade de apresentar tradução juramentada. Dessa forma, a depender da confiabilidade da fonte de informação utilizada, poderia ser aceito o recebimento de documentos sem tradução juramentada, de acordo com os princípios administrativos da razoabilidade e da eficiência.



Nota-se, porém, que várias das traduções utilizadas no estudo apresentado pela peticionária neste processo não se enquadraram nas hipóteses previstas acima, pois foram realizadas pelos seus próprios autores. Por essa razão, os documentos e trechos apresentados em chinês, sem a respectiva tradução juramentada, foram desconsiderados, o que se verificou sobretudo no Capítulo 2, intitulado "Estudos de caso", do estudo apresentado pela peticionária em 3 de maio, incluindo as demonstrações financeiras do grupo GITI entre os anos de 2007 e 2017 e as informações referentes ao Sr. Chen Fuzhong. Esses dados foram tidos como inexistentes e não foram considerados ou utilizados para fundamentar qualquer conclusão.

A GITI argumentou, ademais, que o estudo apresentado pela peticionária não cumpriria os requisitos previstos no art. 53 do Decreto nº 8.058/2013 e deveria, assim, ser desconsiderado. A SDCOM entende que as fontes e referências foram devidamente identificadas, uma vez que as fontes estão indicadas abaixo das tabelas e do quadro apresentados e se encontram ainda nas Referências (Bibliográficas) do estudo ou no corpo do texto. Afasta-se, portanto, a hipótese de desconsiderar o estudo nos termos do art. 53. Com relação às figuras constantes do estudo, à exceção da Figura 1, cuja fonte foi também devidamente identificada, as informações foram extraídas de documentos em chinês, traduzidos pelos próprios autores. Neste caso, não foram considerados, conforme expressado anteriormente.

Para alcançar uma conclusão a respeito da prevalência ou não de condições de mercado na China no segmento produtivo de pneus no âmbito deste processo, a SDCOM levou em consideração todo o conjunto de elementos probatórios trazidos aos autos pelas partes e se esse conjunto constituía prova suficientemente esclarecedora para formar a convicção.

Feitos esses comentários iniciais, serão levados em consideração e ponderados, a seguir, os elementos de prova e os argumentos apresentados pela ANIP e pela GITI ao longo desta revisão.

Sobre i) sistema financeiro, a NT Decom nº 9/2019 apresentou documentos apensados aos autos pela ANIP para descrever a estrutura bancária chinesa e sua forma de operação, como o estudo do Fundo Monetário Internacional (FMI) IMF Working Paper: Monetary Policy Transmission in Emerging Asia: The Role of Banks and the Effects of Financial Globalization, de 2015. Ressaltou-se a concentração das operações em banco estatais, responsáveis por 87% dos ativos bancários domésticos naquele país, que seriam, segundo o FMI, mais sujeitos a diretivas governamentais e pressões políticas. De acordo com Elliott e Yan, o concentrado sistema bancário chinês seria marcado por 5 grandes bancos estatais, indicando um alto nível de propriedade e controle estatal no sistema, em que o Banco Central explicitamente definiria taxas de juros máximas para depósitos e taxas de juros mínimas para empréstimos e o governo e líderes partidários poderiam exercer considerável influência nos bastidores, pressionando por empréstimos para empresas, setores ou regiões particulares. Esta autoridade investigadora entendeu que tais informações eram consistentes com as evidências colhidas em investigação de subsídios acionáveis sobre as importações de laminados a quente (Processo nº 52272.002281/2016-12), conforme Resolução CAMEX nº 34, de 2018, publicada em 21 de maio de 2018: "309. Nesse sentido, além de controlar os principais bancos do mercado chinês, o Governo da China também influencia as decisões dos agentes bancários por meio da lei "Law of the People's Republic of China on Commercial Banks", que dispõe em seu artigo 34 sobre a obrigatoriedade de os bancos atuarem em conformidade com a orientação da política industrial do Estado, conforme transcrito abaixo: Article 34 Commercial banks shall conduct their business of lending in accordance with the needs of the national economic and social development and under the guidance of the industrial policies of the State. (grifo nosso) 310. Insta salientar que tal artigo não faz distinção entre bancos comerciais estatais e bancos comerciais ditos privados, o que só reforça a constatação de que o sistema bancário chinês, como um todo, se sujeita às diretrizes do Estado. [...] 314. Ainda quanto à intervenção no sistema bancário, o documento "IMF Working Paper - Financial Distortions in China: A General Equilibrium Approach" de 2015, aponta como as principais distorções existentes do sistema financeiro chinês, que potencializaram o crescimento do país, o controle das taxas de juros pelo Banco Central Chinês, além da "garantia implícita" de que o governo jamais deixaria que uma empresa estatal não pagasse seus empréstimos: While a succession of market-oriented reforms has transformed China into the second largest economy in the world, financial sector reforms have been lagging behind. Interest rates used to be heavily controlled and had been liberalized only gradually. Even more entrenched is the system of implicit state guarantees covering financial institutions and corporates (particularly state-owned), giving an easier access to credit to entities perceived to be backed by the government. Why have these distortions survived for that long, even as the rest of the economy has been undergoing a transition to a



market-oriented system? They have been an integral part of the China's growth story. Low, administratively-controlled interest rates have worked in tandem with distortions artificially boosting saving rates. Both reduced the cost of capital to support what has long been the highest investment rate in the world. Widespread implicit state guarantees further supported credit flow and investment, particularly when export collapsed after the Global Financial Crisis. This mechanism supercharged China's growth liftoff. 315. Este documento aponta ainda que as garantias implícitas dadas pelo Governo da China e o acesso privilegiado ao crédito beneficiaram principalmente, mas não exclusivamente, as empresas estatais. Implicit guarantees distort lending decision. With the guarantees, there is incentive for creditors to lend more (and more cheaply) to those perceived to be guaranteed, regardless of the viability or project. Indeed, there is evidence that SOEs have enjoyed better access to finance than their private counterpart. 316. Diante do exposto, tem-se que o sistema financeiro chinês não é regido pelas regras de mercado, mas sim pelo Governo daquele país, tanto através da sua regulação quanto através da participação governamental nas instituições financeiras chinesas."

Na NT Decom no9/2019, esta autoridade investigadora enfatizou a importância da existência da Tire Industry Policy (item iv a seguir), que indica a existência de uma política financeira específica para o setor pneumático. Dentre as medidas da Tire Industry Policy, o Artigo 2 prevê a promoção de "resources to the advantage of companies". Documento apresentado pela ANIP denominado "Notice of the Ministry of Industry and Information Technology on Issuing the Tire Industry Policy", constante de investigação conduzida pela autoridade estadunidense (USDOC, C-570-017, Certain Passenger Vehicle and Light Truck Tires from the People's Republic of China), prevê especificamente o uso de empréstimos para implementar o plano do Estado chinês para a indústria de pneus. A isso se soma o Artigo 34 da "Law of the People's Republic of China on Commercial Banks", reproduzido acima, que dispõe sobre a obrigatoriedade de os bancos atuarem em conformidade com a orientação da política industrial do Estado. Outro elemento importante destacado foi a decisão final referente à revisão administrativa de subsídios para pneus de automóveis conduzida pelos EUA sobre importações da China (C-570-017 - Countervailing Duty Order on Certain Passenger Vehicle and Light Truck Tires From the People's Republic of China: Final Results of Countervailing Duty Administrative Review; 2014- 2015), em que foram calculados os percentuais ad valorem de subsídios para os programas Government Policy Lending (3,91%) e Export Buyers Credits (4,09%). Nesse sentido, o conjunto probatório existente demonstra diversos elementos indicativos de que o setor pneumático recebe tratamento preferencial do sistema bancário chinês. Ademais, na NT Decom no9/2019, enfatizou-se que as demonstrações financeiras das empresas que responderam ao questionário do produtor/exportador no âmbito desta revisão indicavam montantes relevantes de empréstimos obtidos ao longo do período de investigação.

Em adição ao que havia sido indicado anteriormente na NT Decom no9/2019, verificou-se a existência de relevantes elementos em outra investigação conduzida pela Comissão Europeia e mencionada tanto pela ANIP e como pela GITI (Commission Implementing Regulation (EU) 2018/1690 of 9 November 2018). Em relação ao sistema financeiro, a autoridade da UE também indicou que haveria distorções praticadas por agências de crédito chinesas, e tratou especificamente do grupo GITI nos itens abaixo: (264) The Giti Group also presented itself in a generally profitable financial situation according to its own financial accounts. However, the group also has a high debt to assets ratio, with an increasing trend during the investigation period. (265) The exporting producers of the Giti Group have a very diverse financial situation. Three of them were profitable during the period considered. Furthermore, other financial indicators, such as the debt to assets ratio or the interest coverage ratio did not indicate any significant structural problems regarding these companies' debt repayment abilities. However, the two other producers were continuously loss-making during the entire period considered. However, they had no loans outstanding from unrelated banks and are in fact fully financed by a long outstanding debt from the parent company. (266) The Commission noted that the Giti Group was awarded an A+ rating by a Chinese credit rating agency. In light of the overall distortions of Chinese credit ratings mentioned in recitals (237) to (242) above, the Commission concluded that this rating is not reliable. (267) The Commission therefore considered that it is appropriate to use the BB benchmark as set out in recitals (251) to (253) above at the level of the group activities to calculate the overall benefit conferred upon tyres derived from the absence of a proper risk assessment. (268) Following the disclosure of the Information Document, the Giti Group contested the BB credit rating applied to the companies of the Giti Group. The company alleged that the Commission had used a BB rating across the board for all companies in China, instead of examining the individual situation of the sampled companies. In this respect, the company pointed towards the fact that



the group did not have any revolving loans, and that the profits of the various companies within the group varied widely. (269) The Commission disagreed with the assessment of the Giti Group. As shown in sections 3.4.4.3 to 3.4.4.6 the Commission has made an individual assessment of each group of sampled companies, and has examined the individual situation of each of the companies within these groups. In the specific case of the Giti Group, there were indeed no revolving loans and the financial situation of the exporting producers varied widely, with three profitable exporting producers and two exporting producers with heavy, long-lasting losses. The Commission could thus have assigned different credit ratings to each of these exporting producers. However, in view of the interconnections between the companies, and more particularly the fact that the debt burden of the loss-making producers was actually transferred to and supported by the profit-making entities of the group via intercompany transactions, the Commission decided to attribute a single credit rating to the group. This claim was thus rejected.

A GITI questionou ainda - no tocante ao sistema financeiro, bem como ao uso da terra - se seria aplicável, à luz do art. 17, incluir uma análise sobre esses fatores. Convém mais uma vez ressaltar que o artigo 17 não é vinculante para a análise em questão, apesar de poder ser utilizado como referência. De todo modo, o Artigo 17 estabelece, no inciso I do § 1º e nos incisos I e III do § 2º quanto às informações relativas, respectivamente, ao produtor/exportador e ao setor econômico: § 1º As informações relativas ao produtor ou exportador devem permitir a comprovação de que: I - as decisões do produtor ou exportador relativas a preços, custos e insumos, incluindo matérias-primas, tecnologia, mão de obra, produção, vendas e investimentos, se baseiam nas condições de oferta e de demanda, sem que haja interferência governamental significativa a esse respeito, e os custos dos principais insumos refletem substancialmente valores de mercado; [...] § 2º As informações relativas ao setor econômico do qual o produtor ou exportador faz parte devem permitir a comprovação de que: I - o envolvimento do governo na determinação das condições de produção ou na formação de preços, inclusive no que se refere à taxa de câmbio e às operações cambiais, é inexistente ou muito limitado; [...] III - os preços que os produtores ou exportadores pagam pelos insumos principais e por boa parte dos insumos secundários utilizados na produção são determinados pela interação entre oferta e demanda.

Portanto, há menções a condições de produção e formação de preços de forma genérica nas disposições do art. 17, de forma não exaustiva, o que permitiria abarcar todos os fatores de produção necessários para fabricação e comercialização do produto similar, incluindo o financiamento e a terra. Esse entendimento é corroborado pelo § 5º do referido artigo, que prevê: § 5º As informações elencadas nos § 1º e § 2º não constituem lista exaustiva e nenhuma delas, isoladamente ou em conjunto, será necessariamente capaz de fornecer indicação decisiva.



Com relação às taxas de juros dos empréstimos tomadas pelas plantas da GITI, realizados a taxas maiores do que as pagas em Cingapura, o argumento não prova que os empréstimos foram realizados a preços de mercado, uma vez que o custo dos empréstimos deve refletir diversas condições, como a taxa de juros básica da economia, o risco de acordo com o perfil e a situação financeira do tomador do empréstimo, o prazo de pagamento, entre outras. A definição de benchmark de mercado adequado para empréstimos preferenciais deve buscar uma comparação justa. Ademais, todos os argumentos da GITI giram em torno da própria empresa, e não do segmento investigado. Nesse sentido, o conjunto das evidências aponta que o sistema financeiro chinês concede empréstimos preferenciais e distorce de forma relevante os custos de financiamento do setor, à luz das disposições da Tire Industry Policy e das leis que regem o sistema financeiro na China, bem como as investigações de subsídios conduzidas por outras jurisdições.

Ressalte-se que a avaliação reflete a posição da SDCOM em relação ao setor de pneumáticos para fins desta revisão. Neste contexto, os elementos probatórios juntados aos autos demonstram as distorções relacionadas ao setor financeiro chinês que afetam o setor de pneumáticos, no qual ocorre a atuação da GITI.

Ressalte-se que, no caso concreto, não se trata da condução e da instrução de um processo de subsídios no qual seriam necessárias informações acerca dos empréstimos contraídos pela GITI especificamente, ou acerca de definição de um benchmark. A análise desenvolvida buscou avaliar o setor de pneus de automóveis objeto desta revisão, tendo como expoentes exemplificativos as empresas produtoras/exportadoras chinesas, dentre elas a GITI. Neste contexto, não seria necessário para a instrução

da revisão em curso o envio de questionários específicos sobre subsídios para todas as empresas produtoras/exportadoras selecionadas e para o Governo da China, tampouco se faria necessária a realização de verificações in loco para tratar especificamente de subsídios.

No que tange a ii) propriedade e uso da terra, a NT Decom no9/2009 mencionou, inicialmente, que a propriedade da terra na China, de acordo com a Constituição Chinesa, é do Estado: Article 10 Land in the cities is owned by the state. Land in the rural and suburban areas is owned by collectives except for those portions which belong to the state in accordance with the law; house sites and private plots of cropland and hilly land are also owned by collectives. The state may in the public interest take over land for its use in accordance with the law. No organization or individual may appropriate, buy, sell or lease land, or unlawfully transfer land in other ways. All organizations and individuals who use land must make rational use of the land.

Ademais, ressaltou-se que a referida Tire Industry Policy (item iv a seguir) estimula o uso da terra para desenvolvimento do setor de pneumáticos, conforme observado na investigação conduzida pela autoridade estadunidense (C-570-041 - Truck and Bus Tires from the People's Republic of China): Indeed, the GOC [Government of China] has a specific Tire Industry Policy to promote tire production, and "works such as investment management, land supply, environment evaluation, energy-saving evaluation, security permission, credit financing and power that are carried out by relevant departments on items including tire industry production construction and technology development should be based on this tire industry policy."

Na investigação conduzida pelos EUA sobre pneus de automóveis e caminhões leves da China, a autoridade investigadora chegou à conclusão de que "não houve utilização do programa de fornecimento de terrenos por remuneração abaixo da adequada", mas teria havido benefícios por meio de programa de reassentamento (0,1%).

A NT Decom no9, de 2019, concluiu que o fato de o Estado chinês ter estabelecido uma política específica para o setor pneumático, a qual prevê medidas para promoção de "resources to the advantage of companies", dentre várias outras formas de intervenção, deve ser levado em consideração nessa matéria, haja vista que o Estado chinês, ao ter o monopólio da propriedade da terra, é capaz de isentar determinadas empresas ou setores das cobranças sobre seu uso, como já demonstrado no caso de subsídios de laminados a quente conduzido pela autoridade investigadora brasileira.



Adicionalmente ao que havia sido informado anteriormente na NT Decom no9/2019, a NT SDCOM nº 20/2019 apontou que, de acordo com a Comissão Europeia (COMMISSION IMPLEMENTING REGULATION (EU) 2018/1690 of 9 November 2018), o Grupo GITI obteve benefícios em decorrência de concessão de uso da terra por remuneração inferior à adequada (less than adequate remuneration - LTAR) equivalente a 1,75% ad valorem, e acrescentou: (448) The findings of this investigation show that the situation concerning land provision and acquisition in the PRC is non-transparent and the prices were arbitrarily set by the authorities. [...] (485) The Commission also found that companies in the Giti Group as well as in the Hankook Group received refunds from local authorities to compensate for the prices which they paid for the LURs. Furthermore, some of the LURs obtained by companies in the Xingyuan Group had not been paid yet, and some LURs in the China National Tire Group only had to be paid several years after the land had been put into use. (486) The above evidence contradicts the claims of the GOC that the prices paid for LUR in the PRC are representative of a market price which is determined by free market supply and demand. [...] (489) Accordingly, the provision of land-use rights by the GOC should be considered a subsidy within the meaning of Article 3(1)(a)(iii) and Article 3(2) of the basic Regulation in the form of provision of goods which confers a benefit upon the recipient companies. As explained in recitals (478) to (486) above, there is no functioning market for land in the PRC and the use of an external benchmark (see recitals (494) to (504) below) demonstrates that the amount paid for land-use rights by the sampled exporting producers is well below the normal market rate.

Por fim, à luz dos argumentos apresentados pela GITI sobre a não consideração de empréstimos preferenciais e uso da terra como elementos na análise de prevalência de condições de economia de mercado, já abordados no item anterior, não se faz necessário reiterar a interpretação correta das disposições do art. 17 do Decreto no8.058, e remete-se às explicações constantes no item sobre o sistema financeiro.

Ressalte-se que, ao contrário do afirmado pela GITI, a Nota Técnica no9/2019 havia indicado que este tema estava sendo analisado e solicitou que novas informações fossem apresentadas até o final da fase probatória, não havendo razão para se alegar que tais informações não teriam sido solicitadas ou não teriam sido objeto de preocupações durante a verificação in loco. Ressalte-se que o objetivo da verificação in loco é comprovar os dados e informações submetidos pela empresa previamente à realização da verificação. Ressalte-se ainda que não se pode alegar que a GITI teria sofrido qualquer tipo de penalização, posto que a investigação foi baseada no contraditório e na ampla defesa, tendo a GITI tipo ampla oportunidade para apresentar os elementos de prova e informações que julgasse necessárias para a defesa de seus interesses.

Acerca da iii) mão de obra, as NTs Decom no9 e SDCOM nº 20, de 2019, mencionaram a fonte trazida pela peticionária Non-market economies in the global trading system: the special case of China, dos autores James J. Nedumpara e Weihuan Zhou (2018), que ia ao encontro de outras fontes disponíveis encontradas pela autoridade investigadora, como o estudo All China Federation of Trade Unions: Structure, Functions and the Challenge of Collective Bargaining, de Rudolf Traub-Merz (2011). Em suma, as relações trabalhistas e a alocação da mão de obra na China são diretamente afetadas pelo fato de o país ter apenas um único sindicato, o All-China Federation of Trade Unions (ACFTU), diretamente ligado ao Partido Comunista Chinês (PCC) e, também, pela presença de um sistema de registro residencial, o Hukuo.

Com relação ao sistema de registro residencial, Nedumpara e Zhou (2018) explicam que o Hukou é um sistema administrado pelo governo chinês que classifica os cidadãos chineses como residentes rurais ou não residentes rurais (urbanos), cujo objetivo principal seria prevenir migrações em massa das áreas rurais para as áreas urbanas. A forma como o sistema foi concebido e é administrado pelo governo geraria efeitos consideráveis no custo e na alocação da mão de obra chinesa: In particular, the provision of welfare benefits financed through payroll taxes (including pension contributions, medical insurance, unemployment insurance and housing subsidies) is tied to the Hukou. Thus, individuals who move from a rural area to get a job in an industrial area but lack the legal right (through the Hukou) to settle there, are not eligible for, and do not receive, such benefits. This makes the cost of hiring such individuals by Chinese industries much lower than it would otherwise be.

Sobre mão de obra, a GITI fez menções genéricas sobre o funcionamento dos "sindicatos" na China, sem refutar o argumento de que existe uma única entidade, a All-China Federation of Trade Unions - ACFTU. Não informou qual (ou quais) sindicato(s) seus empregados integrariam, tampouco apresentou elementos de prova para comprovar que os salários pagos pelo grupo foram resultantes de negociação entre a empresa e empregados, por meio do(s) sindicato(s).

Em sua manifestação final, a GITI acrescentou que se trataria de um argumento sobre a China como um todo e que não haveria elementos objetivos que demonstrassem de que maneira estes efeitos sistêmicos foram observados no setor de pneumáticos. Contudo, há que se observar que a ACFTU e a Hukuo possuem alcance nacional, não sendo limitadas a um setor específico, o que não quer dizer que não possuem impactos sobre o setor de pneumáticos. Ademais, o fato de a GITI pagar salários maiores do que o mínimo praticado nas províncias em que as plantas estão localizadas não significa que não haja distorção provocada pela intervenção estatal.

Se por um lado, não se refutam os argumentos trazidos pela GITI sobre sua própria política de pessoal e salarial e a observação da legislação trabalhista chinesa pela empresa, por outro, os paralelos feitos pela GITI com a legislação brasileira em nada explicam sobre como as negociações entre patrões e empregados ocorrem na China sob a égide de i) um único sindicato e ii) da política do Hukuo, que, segundo as fontes supramencionadas, possuem efeitos sistêmicos na China.

Sobre iv) a Tire Industry Policy, já mencionada nos itens anteriores sobre o sistema financeiro chinês e propriedade e uso da terra, convém reconhecer a centralidade da política para as conclusões sobre a prevalência ou não de condições de economia de mercado no segmento produtivo em questão. Neste item do Anexo, serão apresentadas as principais conclusões sobre as disposições da referida política, sobre a definição do caráter estratégico do segmento de pneus para o Estado chinês - com base na edição dessa política e de outros documentos oficiais - e sobre os indícios de implementação dessas diretrizes na prática. Dessa forma, há elementos de fato e de direito apontando para significativa intervenção do Estado chinês sobre a operação do segmento produtivo investigado com base na Tire Industry Policy.



Constante do Anexo 2 da versão restrita da petição, a Tire Industry Policy foi destacada pela ANIP desde o início deste procedimento de revisão. Segundo a peticionária, essa política industrial voltada para os produtores de pneus teria como objetivo alavancar o desenvolvimento da indústria petroquímica e renovação da política industrial e criar uma vantagem competitiva da indústria, incentivando inclusive o desenvolvimento dos insumos produtivos (borracha sintética, borracha natural, negro de carbono e reforço metálico). Ressaltou que essa política prevê expressamente a possibilidade de o setor de pneumáticos beneficiar-se de preferências tributárias para desenvolver novas tecnologias, produtos e técnicas com o intuito de reforçar seu parque industrial.

Como já destacado nas NTs Decom nº9 e SDCOM nº 20/2019, a política é composta por 10 capítulos e 57 artigos. No capítulo 1, que trata dos seus objetivos, são apresentados os seguintes artigos. Article 1 According to the needs of economic and social development, in accordance with the overall objectives of the development plan and petrochemical industry, through mergers and acquisitions, layout optimization, overall control, elimination of the outdated, technological innovation, energy conservation and other measures to actively promote the structural adjustment of tire industry and make it stronger. Article 2 Adhere to the market-oriented, encourage backbone enterprises with comparative advantage, through the powerful combination, brand share, sales integration, etc., merger and reorganize the enterprises in difficulty and backward enterprises, and promote resources to the advantage of companies, promote the development of enterprise groups, improve industrial concentration, optimize the organizational structure; Guide the cluster development, optimize the layout structure; accelerate the elimination of backward production capacity, promote the product structure adjustment and upgrading. Article 3 Encourage tire manufacturers to improve R & D capabilities, increase investment in research, carry out technical innovation, implement brand strategy, improve product technology and their core competitiveness. Article 4 Regulate the conduct of all types of economic entities in tire production, distribution, consumption, etc., create a fair, unified market environment, establish the tire recall system and improve the standard of services. Article 5 Develop recycling economy, improve the level of energy saving, pollution reduction and resource utilization; establish and improve the management of waste tire recycling system, and promote the coordinated development of production of new tires, tires refurbishment and recycling of waste tires. (grifo nosso)



Em relação ao capítulo 3, que trata de Política Tecnológica, cabe ressaltar os seguintes artigos: Article 9 Insist on the combination of introduction of technology and innovation, track and develop cutting-edge technologies, encourage the adoption of original innovation, integrated innovation and the introduction of absorption and innovation to develop advanced and applicable technologies with proprietary, and promote the industrialization of innovative technologies. Article 10 Guide and encourage tire manufacturers to strengthen technical center construction enhance the capability of independent innovation and new product development capabilities using technology integration and engineering applications of new technology development and encourage "research and use" jointly development and commissioned development. In accordance with the provisions of the tax laws and regulations, the cost of developing new technologies, new products and new techniques can enjoy preferential tax policies. [...] Article 14 Vigorously promote energy conservation and comprehensive utilization of resources. Guide and encourage tire manufacturers to combine informatization and industrialization and carry out technology transformation whose focus is variety increase, quality improvement, energy saving, pollution reduction and safety production. Develop recyclable rubber, environmentally-friendly additives and other raw materials, and develop waste tires recycling technology; perfect and promote low-temperature rubber mixing and nitrogen vulcanization process; enhance the governance of banburying dust, rubber sulfide fumes, and promote clean production technology; simplify and unwrap the tire gradually. Article 15 Encourage tire companies to promote bar code technology, radio frequency identification and other information technology products and their application in the tire manufacturing process, construct information integration systems covering all aspects of enterprise production and management, innovate information management and service model of tire products.

Em relação ao capítulo 4, que trata de Construção de Condição Complementar, cabe ressaltar os seguintes artigos: Article 16 Encouraging tire enterprises to participate in the business of natural rubber planting and processing, optimizing the pretreating of natural rubber, improving process technology, products quality and logistics service level; leading the enterprises to "go out" and establishing natural rubber planting and processing bases at overseas. Article 17 Speeding up the Development of isoprene

rubber, halogenated butyl rubber and other varieties of rubber, increasing the variety brands of butadiene rubber, styrene butadiene rubber and other synthetic rubber, promoting the usage proportion and development and production capacity of synthetic rubber gradually. Article 18 Actively encouraging the development and usage of new structure steel cord, high modulus and low shrinkage polyester cord fabric, high tenacity nylon cord fabric and other tire skeleton materials, accelerating the industrialization and application development of aramid fiber. Article 19 Encouraging the development of environmental rubber auxiliaries, special carbon black, white carbon black and other raw materials. Article 20 Encouraging the research and development of large and new type mixer unit, tread compound extrusion unit, wire rolling machine, cutting machine, steel wire tire cord radial tire molding machinery and tires semi-finished products, non-destructive testing of products, online testing inspection equipment and other key equipment of radial tire, promoting the production equipment and monitoring and control level. (grifo nosso)

Os capítulos 5 e 6, cujos principais artigos estão transcritos a seguir, possivelmente estabelecem as intervenções mais profundas do Estado chinês sobre o funcionamento do setor, uma vez que preveem as condições de admissão de novas plantas (construção, reconstrução e extensão de produção de pneus), assim como estabelece volumes mínimos de produção para determinados segmentos (incluindo o de pneus de passeio) e vedações a construções e extensões de novos projetos no período de 2009 a 2010: Chapter V Industry admittance: Article 21 The construction, reconstruction and extension of tire production and tire retreading enterprises shall comply with the national tire industry development planning and the overall industrial development planning of province, autonomous region or municipality; and shall comply with the environmental protection planning or pollution control planning regulated by the national and provincial governments. [...] Article 23 For the construction, reconstruction and extension of truck radial tire project, the production capacity formed by one time shall achieve annual output of more than 1.2 million; for the construction, reconstruction and extension of light truck radial tires and car radial tire project, the production capacity formed by one time shall achieve annual output of more than 6 million; for the construction, reconstruction and extension of hybrid project of truck radial tire, light truck radial tire and car radial tire, the production capacity of single variety shall also achieve the above requirement. For the construction, reconstruction and extension of engineering machinery tire (except huge engineering machinery tire) project, the production capacity formed by one time shall achieve annual output of more than 30 thousand. Article 25 As for the construction, reconstruction and extension of the tire project, the comprehensive energy consumption shall be lower than 950 kilograms of standard coal/ton three types of rubber (Note: three types of rubber means natural rubber, synthetic rubber and reclaimed rubber). Article 26 As for the construction, reconstruction and extension of the tire project, the environmental protection measures shall reach the requirements of "Environmental protection design specifications of rubber factory" GB50469, and the production water cycle utilization rate of the enterprises shall be above 90%. Chapter VI Investment management. Article 35 In order to coping with the changes of tire developing environment, except for the relocation and technical transformation of existing enterprises (including mergers and reorganization), in the industry adjustment and revitalization of the planning period (2009-2011), no tire project shall be constructed and extended. (grifo nosso)



Conforme reconhecido nas NTs Decom no9 e SDCOM nº 20/2019, observa-se que essa política explicita as diretrizes gerais para o setor de pneumáticos e os critérios exigidos para que as empresas do setor possam se enquadrar, os quais incluem metas para aumento da capacidade de produção. O Artigo 1 deixa evidente que o objetivo da política vai além do setor de pneumáticos, focando o desenvolvimento também da indústria de petroquímicos, considerada estratégica para o Estado chinês. Inclusive, por meio da vinculação à indústria de petroquímicos, é possível compreender a conexão entre a Tire Industry Policy e os Planos Quinquenais da China, que mencionam esse setor como estratégico.

O objetivo da política é promover o ajuste estrutural da indústria de pneumáticos e torná-la mais forte. Dentre as várias medidas de intervenção previstas no mercado, podem ser destacados os estímulos a fusões e aquisições de empresas, promoção do desenvolvimento de grupos industriais e da própria concentração industrial, otimização das estruturas organizacionais e de "layout" e "overall control", além de estímulos vinculados à inovação e mitigação de impactos ambientais, condições de admissão vinculadas a volumes mínimos de capacidade instalada dos projetos, entre outros. Há intervenções profundas sobre a

estrutura e o funcionamento do setor, o que se torna evidente em várias notícias e publicações que mencionam os diagnósticos de sobrecapacidade e fragmentação produtiva do setor pneumático, que serão explorados em maior profundidade no item x a seguir.

A SDCOM entende, pelos motivos já expostos, que a existência da Tire Industry Policy é elemento determinante para compreender as regras de funcionamento do segmento produtivo em questão e se concluir se prevalecem condições de economia de mercado nesse segmento.

Adicionalmente, há indícios suficientes para concluir que o setor de pneumáticos na China constitui efetivamente um segmento considerado estratégico naquele país, conforme se observa na investigação da UE (Commission Implementing Regulation (EU) 2018/1690): (125) The following documents also identify the tyres industry as a strategic, prioritized and/or encouraged industry: - Decision No 40 of the State Council on 'Promulgating and Implementing the Temporary Provisions on Promoting the Industrial Structure Adjustment' ('Decision No 40'). This Decision states that the 'Guidance Catalogue for the Industrial Structure Adjustment', which is an implementing measure of Decision No 40 is an important basis for guiding investment directions. It also guides the GOC to administer investment projects, and to formulate and enforce policies on public finance, taxation, credit, land, import and export (30). The tyres industry, and more specifically the production of certain tyres such as 'high-performance radial tyre (including tubeless truck tyre (...))' is indicated as an encouraged category in Chapter VIII of this Guidance Catalogue (31). As to its legal nature, the Commission noted that Decision No 40 is an Order from the State Council, which is the highest administrative body in the PRC. In that regard, the decision is legally binding for other public bodies and the economic operators. (...) (126) In conclusion, the tyres industry is thus regarded as a key/strategic industry, whose development is actively pursued by the GOC as a policy objective.

A investigação da UE (Commission Implementing Regulation (EU) 2018/1690) ressaltou ainda o aspecto vinculante (e não apenas de orientador) dos planos governamentais naquele país: (124) Following the disclosure of the Information Document, the GOC reiterated its basic position on China's Five Year Plans, claiming that they are not binding, and should merely be seen as 'guiding' documents. The Commission disagreed with this position- Indeed, chapter 17 of the 13th Five Year Plan states: 'The national development strategy and plan will come into play with a leading and constraining role.' (28) Furthermore, Chapter IV of the 13th Five Year Petrochemical Plan organizes the execution of the plan and notes that enterprises are expected to: 'realize key tasks in the plan, realize self-regulation and feed back problems in plan execution in time' (29). Finally, the Tyres Industry Policy mentions in its Preamble that it 'shall be implemented by all relevant entities accordingly'. Thus, rather than making only general statements of encouragement, these plans use language which points to their binding nature. (grifo nosso)

Há, ainda, evidências trazidas pelas peticionárias sobre a efetiva aplicação da Tire Industry Policy, como, por exemplo, a aquisição da italiana Pirelli pela chinesa ChemChina em 2015; a aquisição de 45% das ações da sul-coreana Kumho Tire Co. pela chinesa Qingdao Doublestar, em 2017; o plano de expansão da planta da Guizhou Tyre no Vietnã; e o projeto de construção da planta da Linglong Tire, na Sérvia, em 2019, que demonstrariam alinhamento ao art. 36 dessa política. A ANIP trouxe também exemplos de otimização de estruturas organizacionais e expansão da capacidade produtiva, citando os planos de expansão da Linglong, Qingdao Doublestar, Triangle e Roadbot na China.

Ademais, encontraram-se evidências atuais de que a Tire Industry Policy continua a ser implementada e rege as decisões de investimentos das empresas. Em matéria recente (16 de abril de 2019) veiculada no sítio eletrônico Rubber and Plastic News (Tianxi Tire expanding truck, bus tire capacity in China, também disponível em outras publicações, como a European Rubber Journal, veículo ao qual a jornalista responsável pela matéria é vinculada), consta que a empresa Tianxi Tire está expandindo sua capacidade de produção de pneus de ônibus e caminhão, em conformidade com as diretrizes estabelecidas pela Tire Industry Policy e atendendo aos requisitos mínimos de capacidade de produção impostos por essa política: "HULUDAO, China-Tianxi Tire, a newly established Liaoning Province rubber industry enterprise, has broken ground on a heavy-duty truck and bus tire plant in an economic zone in that eastern Chinese province. Tianxi Tire has budgeted \$210 million for the plant, which will be rated at 1.2 million units annually with 632 employees at full capacity. The 1.8 million-sq.-ft. plant is expected to generate \$235 million of annual sales when fully operational, according to the project's environmental impact report. The project, in Huludao's Xingcheng Binhai Economic Zone, is slated to come on stream in April 2020, the company said. According to China's Tire Industry Policy, effective since 2010, any newly



built or expansion projects for heavy-duty radial tires should have at least 1.2 million unit annual capacity. About 40 percent of the project's capacity is for self-healing tires using Tianxi's own-technology automatic spray coater, said the report. Tianxi Tire was set up in Huludao in July 2018. Chairman and controlling shareholder Chen Hongshan is a rubber sector veteran who has worked with a number of companies in the province. Tianxi is a name used by a number of emperors of China in the third and fourth centuries. Huludao is a coastal city of about 2.7 million inhabitants on the Bohai Sea in southwest Liaoning Province." (grifo nosso)

Nesse sentido, há contundentes evidências de que as decisões de investimento em expansão da capacidade instalada no setor de pneumáticos na China não se guiam primordialmente por condições de oferta e demanda sobre os produtos cobertos pela Tire Industry Policy, pois precisam atender a esses requisitos impostos na política, que abrangem até mesmo a capacidade de produção de novos investimentos.

No que tange às manifestações acerca da Tire Industry Policy, a GITI não fundamentou por qual razão a política seria desprovida de embasamento factual e porque ela conteria apenas diretrizes gerais. A GITI não indicou se esta política não existiria, se não estaria em vigor ou se não produziria efeitos concretos. Ademais, a GITI tampouco fundamentou porque empresas tidas como de capital estrangeiro não poderiam ser beneficiadas pela Tire Industry Policy, haja visto não existir qualquer vedação legal ou exclusão a determinadas categorias de empresas no âmbito dessa política.

Sobre outras alegações da GITI, o fato de a Tire Industry Policy em si não ser um programa de subsídios considerado pela autoridade investigadora dos EUA e de essa autoridade investigadora não ter alcançado uma decisão negativa sobre a aplicação de medidas compensatórias nada diz sobre a existência da política e, especialmente, não é suficiente para descaracterizar o nível de intervenção governamental sobre as operações do setor pneumático decorrentes das disposições de caráter mandatório constantes desse documento.

No que tange à afirmação da GITI de não haver nenhum elemento de prova indicando se, como e quando a Tire Industry Policy foi usada pela GITI e pelo setor econômico do qual a GITI faz parte, entende-se que a Tire Industry Policy não é um programa de subsídios em si, mas sim uma política que estabelece regras e condições para a operação das empresas do setor, e inclui a previsão de destinação de recursos para que o setor privado adote as mudanças previstas na política, conforme explorado nos itens anteriores sobre i) o sistema financeiro chinês e ii) a propriedade e uso da terra.

Sobre a políticas públicas vigentes na China sobre o setor de pneumáticos de forma mais geral, a GITI afirmou que as informações trazidas pela petionária seriam genéricas e não apresentariam evidências de ingerência estatal. Entende-se que o foco da análise não é a existência de políticas públicas em si, mas o grau de intervenção e o caráter mandatório de um planejamento governamental para o setor privado - em uma abordagem top-down - que limita as decisões privadas de investimento e as operações das empresas do setor, não condizentes com uma lógica de economia de mercado. Dessa forma, o argumento da GITI de que as informações trazidas aos autos deste processo seriam genéricas e não apresentariam evidências de ingerência estatal não procede.

Assim, desde a expiração item 15(a)(ii) do Protocolo de Acesso da China, em cada investigação de defesa comercial sobre exportações de produtos de origem chinesa em que a discussão sobre a prevalência de condições de economia de mercado no segmento produtivo analisado for levantada, há que se analisar, com base nos elementos de prova trazidos aos autos do processo administrativo, se as decisões dos agentes econômicos se baseiam em condições de oferta e demanda, sem que haja influência governamental significativa a respeito de preços/custos dos diversos fatores de produção empregados, como se espera em uma economia de mercado. Se houver elementos suficientes para embasar a conclusão de que forças não de mercado distorcem as decisões acerca da alocação de fatores de produção, de modo que não prevalecem condições de economia de mercado no segmento produtivo particular, se irá então afastar a hipótese de utilização do valor normal com base em preços e custos domésticos chineses e irá recorrer a uma metodologia alternativa, nos termos do item 15(a) do Protocolo.

Dessa forma, a análise dos planos governamentais, programas e políticas públicas deve atentar para as disposições específicas mencionadas, de modo a determinar se as diretrizes e ações previstas possuem caráter mandatório e se o grau de intervenção estatal sobre o setor é suficiente para indicar que



as decisões dos agentes econômicos não refletem as condições de oferta e demanda no segmento produtivo do produto similar objeto de análise.

A GITI buscou comparar as disposições existentes na legislação brasileira com as disposições existentes na legislação chinesa. O Artigo 174 da Constituição da República Federativa do Brasil de 1988, mencionado pela GITI em sua manifestação, é um exemplo de disposição que demonstra que o mero papel regulador e de formulação e implementação de políticas públicas do Estado não é suficiente para ensejar conclusões acerca da prevalência ou não de condições de economia de mercado. Essa disposição estabelece: "174. Como agente normativo e regulador da atividade econômica, o Estado exercerá, na forma da lei, as funções de fiscalização, incentivo e planejamento, sendo este determinante para o setor público e indicativo para o setor privado." (grifo nosso)

Na definição do papel regulador da atividade econômica, a CF/88 estabeleceu uma diferença de extrema importância sobre o planejamento governamental em uma economia de mercado, onde impera a livre iniciativa - nos termos do art. 170 da CF/88: o planejamento é determinante para o setor público, mas indicativo para o setor privado. Ao se analisar as diretrizes constantes no planejamento governamental aplicável ao segmento produtivo em questão na China, em especial por meio da Tire Industry Policy, conclui-se que operações dos agentes econômicos públicos e privados estão sujeitas a intervenções profundas, que limitam as decisões de investimento e utilização dos fatores econômicos.

Dessa forma, o grau de intervenção do Estado, em especial o caráter mandatório de um planejamento governamental para o setor privado, é relevante para determinar se predominam condições de economia de mercado. Diferentemente do alegado pela GITI, a peticionária logrou apresentar elementos contundentes sobre as regras que vigoram no segmento econômico em que as empresas exportadoras investigadas operam, os quais indicam que não prevalecem condições de economia de mercado no segmento em questão.

Sobre o 13º Plano Quinquenal e o argumento da GITI de que não haveria elementos comprovando o impacto de tal plano sobre as operações da empresa, convém esclarecer que o plano não foi determinante para as conclusões sobre a não prevalência de condições de economia de mercado no segmento em questão. A importância do plano, contudo, reside no fato de ele estabelecer as prioridades do governo e os setores considerados como estratégicos. Dentre esses setores, há o setor petroquímico, setor tradicionalmente identificado como prioritário e mencionado no art. 1º da Tire Industry Policy como um dos motivos principais para a elaboração da política.

No que tange a v) participação e controle de estatais na China no setor de pneumáticos, a NT Decom no9 /2019 ressaltou que a propriedade estatal de empresas não pode ser considerada, individualmente, como um fator determinante para se alcançar conclusão a respeito da prevalência de condições de economia de mercado em determinado setor. Segundo o Relatório "Empresas Estatais no Setor de Aço" da OCDE, de 2018, definir empresas estatais (SOEs) é um desafio porque envolve determinar o grau de controle que o estado pode exercer sobre uma empresa. Segundo tal relatório, a propriedade estatal pode não ser uma condição suficiente para determinar o controle estatal. Entender como as ações de propriedade se relacionam com direitos de voto ou decisão no conselho executivo de uma empresa ou em outros órgãos de governança seria difícil, mas, na visão da OCDE, particularmente importante. Mesmo na ausência de controle estatal, contudo, os regulamentos ou a presença nos órgãos de governança da empresa podem fornecer margem suficiente para o Estado influenciar o processo de tomada de decisão.

Por ocasião da NT Decom no9/2019, esta autoridade investigadora analisou os elementos trazidos aos autos do processo acerca da participação e do controle estatal no segmento produtivo em questão. Chegou-se à conclusão de que haveria indicação de apenas três empresas com indícios de alguma participação governamental, enquanto haveria possivelmente mais de 500 empresas produtoras de pneus na China atualmente, de acordo com o sítio eletrônico Research and Markets. Há alegações nos autos do processo acerca da participação estatal na empresa Hangzhou Zhongce Rubber Co. Ltd., produtora/exportadora chinesa que respondeu ao questionário encaminhado. A ANIP trouxe alguns elementos e alegações acerca da entidade Hangzhou Financial Investment Group, que possui participação na Zhongce e seria supostamente vinculada ao Partido Comunista, bem como sobre outros possíveis atores com participação no capital social da Zhongce.



O estudo trazido pela ANIP após a NT Decom no9/2019 buscou corroborar o entendimento constante do relatório da OCDE sobre a dificuldade de definição de empresas estatais, mais especificamente no contexto chinês. Segundo tal estudo, constatou-se que as fronteiras entre as empresas estatais e as empresas privadas na China não seriam tão estritas na indústria de pneumáticos como decorrência do sistema político centralizado.

A ANIP trouxe novos elementos após a emissão da referida Nota Técnica, muitos dos quais acerca de suposta influência do Partido Comunista Chinês nas operações das empresas, mais especificamente por meio de indicação de executivos ligados ao Partido. Contudo, parte das evidências trazidas não foi acompanhada de traduções juramentadas. A ANIP trouxe elementos indicando vínculos de executivos das empresas do grupo GITI, Linglong, Zhongce e Triangle com o Partido Comunista. Sobre o sítio eletrônico referente ao currículo de um executivo da GITI que conteria menção a seu vínculo com o Partido Comunista Chinês, verificou-se que a página não está mais no ar.

Em resposta aos elementos trazidos pela ANIP sobre a vinculação de executivos da empresa ao Partido Comunista, a GITI esclareceu que o executivo mencionado já não seria mais vinculado à empresa desde 2006. Sobre outra evidência apresentada acerca da participação de um gerente de vendas em uma premiação, a GITI apontou que não foram apresentadas traduções juramentadas do documento que serviu de base para a alegação.

O estudo apresentado pela ANIP trouxe ainda uma notícia veiculada em sítio eletrônico para reforçar os elementos indicando que a Zhongce teria importante participação estatal. Segundo a Tire World: Where's the state-owned equity? The proportion of state-owned equity in Zhongce Rubber has been diluted by private capital. Zhongce Rubber applied in 2014 to transfer about 25% state-owned equity in it and intangible assets, including the trademark of "Chao Yang". BOCGI Zheshang Investment Fund Management Co., Ltd., CITIC Private Equity Funds Management Co., Ltd., Fosun Capital, and SANY Group jointly invested in Zhongce Rubber in the end of 2014. The four held 60% stake in Zhongce Rubber, reducing the latter's state-owned equity to 40%. Complex investment relation The business type of Zhongce Rubber has been changed to a limited liability company jointly invested by Taiwan, Hong Kong, or Macao and the Chinese mainland. The information of its board member had a significant change in May 2015, when the number increased from 6 to 10, capital of a number of funds and investment institutes' entered the company, including foreign capital. An industry insider said CITIC Group is the largest board member of Zhongce Rubber. CSI Starlight Co., Ltd., Hangzhou Yuanxin Dongchao Equity Investment partnership, Hangzhou Yuanxin Chaohe Equity Investment Partnership, and Mianyang Yuanxin Dongchao Equity Investment Center all hold considerable stakes in Zhongce Rubber. The relationship among these firms is extremely complex, but behind them there is CITIC Group. Established in 1979, CITIC Group is a state authorized investment institute and its subsidiary is listed in Hong Kong stock market. The situation fits the business type of Zhongce Rubber.



Dessa forma, a ANIP alegou que, no caso da Zhongce, a participação estatal havia sido reduzida para 40%, mas ainda contava, entre seus controladores, com o grupo estatal CITIC e a Hangzhou Industrial Investment Group (Hangshi), que deteria 15% da Zhongce e seria diretamente ligada ao governo municipal de Hangzhou. A ANIP acrescentou ainda menção à decisão da autoridade investigadora dos EUA de 2017 sobre a participação de uma estatal na Guizhou Tyre.

A Zhongce não se manifestou acerca dos indícios de participação estatal em sua empresa ao longo desta revisão. Em face dos indícios de participação estatal, caso a empresa tivesse respondido o ofício encaminhado esta autoridade investigadora solicitando manifestações sobre a prevalência ou não de condições de economia de mercado no segmento produtivo em questão, possivelmente a situação estaria esclarecida.

Com relação à GITI, único produtor/exportador que enviou dados de valor normal e custos pedindo para que fossem considerados no cálculo da margem de dumping, não há nos autos do processo elementos que indiquem que haja participação do governo em sua composição acionária. A GITI, em sua manifestação, enfatizou que o grupo seria de capital estrangeiro, estaria sediado em Cingapura e não teria intervenção estatal na gestão das empresas do grupo.

À luz do exposto, chegou-se à conclusão de que este item especificamente não é determinante para a definição sobre a prevalência de condições de economia de mercado no segmento produtivo em questão.

Sobre vi) matérias-primas, a peticionária, desde os estágios iniciais desta revisão, indicou que os principais insumos para a produção de pneus - borracha sintética, borracha natural, negro de carbono, reforço metálico, tecidos e químicos - também sofreriam influência do Estado por se relacionarem com setores estratégicos da indústria chinesa. Segundo a ANIP, o governo chinês possuiria controle de preços sobre setores considerados como essenciais e estratégicos. Dentre esses setores, estariam o siderúrgico, o químico e o de energia. Enfatizou-se que o 13º Plano Quinquenal (referente aos anos 2016 a 2020) e o sistema de planos setoriais que seguem e detalham as diretrizes desse plano demonstram as linhas estratégicas estabelecidas pelo Governo da China. Nesse sentido, verificou-se a existência de planos setoriais para os setores siderúrgico (Steel Adjustment and Upgrading Plan), químico e petroquímico (Petrochemical and Chemical Industry Development Plan) e têxtil (Textile Industry Development Plan), entre vários outros.

A NT Decom no9/2019 indicou, inicialmente, a participação de cada elemento de custo no custo de produção das empresas produtoras chinesas que compõem o Grupo GITI, as quais forneceram dados com vistas à apuração do valor normal com base em preço de venda e custos de produção na China. Conforme aquela Nota, a soma dos principais itens mencionados, alegadamente afetados direta ou indiretamente pela política estatal chinesa, representaria cerca de [CONFIDENCIAL]% do custo total de produção de pneus das produtoras. Para a análise acerca de cada uns dos subitens mencionados na Nota (borracha, químicos, reforço metálico e têxteis) e das possíveis distorções provocadas pela intervenção governamental sobre esses insumos.

Em sua manifestação após a NT Decom no9/2019, a ANIP reiterou os argumentos anteriormente apresentados e não submeteu novos elementos substanciais sobre as matérias-primas, salvo pela menção a uma investigação da Comissão Europeia, conforme resumido no item 5.2.2.1 supra.

A GITI rebateu as alegações de distorções sobre os preços de matéria-prima na China. Sobre a alegação da GITI de seus custos e preços estarem contabilmente corretos e refletirem efetivamente as aquisições das empresas investigadas, entende-se que isso não significa, por si só, que estejam livres de efeitos das distorções estatais. Nesse sentido, faz-se necessário analisar com maior profundidade os argumentos apresentados pela GITI sobre os preços dos insumos utilizados na produção.

A GITI trouxe vários elementos para questionar a premissa de que as matérias-primas utilizadas na produção de pneus de automóvel estariam distorcidas por influência governamental, reproduzidas no item 5.2.2.2 supra. Em especial, a GITI trouxe conclusão da Comissão Europeia em um caso de subsídios em que não haveria evidências suficientes de existência de subsídios para determinados fatores de produção (negro de fumo, náilon, borracha natural e borracha sintética), na investigação que impôs medidas compensatórias sobre a importação de pneus de ônibus e caminhões (Commission Implementing Regulation (EU) 2018/1690). A GITI também buscou demonstrar que matérias-primas relevantes (borracha natural e sintética), que teriam sido importadas em volumes significativos para abastecimento do mercado chinês, teriam preços de importação superiores aos preços de referências de mercado trazidos pela peticionária (preços de importação de Taipé Chinês), buscando demonstrar assim que tais matérias-primas não estariam tão distorcidos pela interferência governamental.

Por outro lado, a autoridade dos EUA apurou, em revisão administrativa da medida compensatória incidente sobre certos tipos de pneus de veículos de passageiros e de caminhões leves (C-570-017, Decision Memorandum for the Final Results of the Administrative Review of the Countervailing Duty Order on Certain Passenger Vehicle and Light Truck Tires from the People's Republic of China), referente ao período de 2014 e 2015, os seguintes montantes de subsídios recebidos pela GITI em base ad valorem: em relação a negro de carbono, 7,56%; fios de náilon, 0,04%; borracha sintética e butadieno, 1,29%; borracha natural, 0,02%; e energia elétrica, 2,08%. Foram identificados ainda subsídios vinculados a financiamentos, calculados em 3,91% (Government Policy Lending); 0,69% (Export Sellers Credits from State-Owned Banks) e 4,09% (Export Buyers Credit).

Portanto, não se pode descartar a hipótese de algumas matérias-primas principais que compõem o custo de produção de pneus de automóvel estarem distorcidas pela interferência governamental. De todo modo, entende-se que este item especificamente não foi determinante para as conclusões sobre prevalência de condições de economia de mercado no segmento produtivo em questão.



No que tange às vii) utilidades, a NT Decom no9/2019 indicou as evidências trazidas aos autos do processo, até aquele momento, sobre a influência do Governo da China no fornecimento de energia elétrica e na produção de carvão, importante fonte energética do país. Uma das fontes utilizadas pela peticionária foi o documento da União Europeia On Significant Distortions in the Economy of the People's Republic of China for the Purposes of Trade Defence Investigations. No documento, a UE analisa dois pontos principais: preço e excesso de capacidade. Consoante ao afirmado pela UE em seu documento, o relatório do G20 China's efforts to phase out and rationalise its inefficient fossil-fuel subsidies, de 2016, preparado pelo Fundo Monetário Internacional, Estados Unidos, Alemanha, Indonésia e coordenado pela OCDE, diz: China's energy market has historically been characterised by highly regulated production and retail prices, and a strong involvement of state-controlled companies in various stages of the supply chain. In the coal sector, the Shenhua Group is China's (and the world's) largest producer by volume, with an annual output exceeding 300 million tonnes. While it is less concentrated than in many OECD countries, China's thermal-coal industry is increasingly dominated by large state-owned actors. [...] For electricity, the NDRC and its regional counterparts set on-grid wholesale prices received by electricity generators administratively at the power plant or generating-equipment level. Retail electricity prices are set for each province and are regularly adjusted. More reforms are expected in 2017 that should progressively liberalise electricity tariffs at the wholesale level.

O documento da UE também faz referência ao excesso de capacidade de carvão, resultante de significativos subsídios à produção, diminuindo de forma considerável o preço do produto e a rentabilidade do setor, e cita passagem do 13º Plano Quinquenal sobre o problema. O excesso de capacidade na produção de carvão também foi destacado pelo relatório do G20.

Sobre as utilidades, conforme descrito no item 5.2.2.2, a GITI afirmou que a eletricidade poderia ser gerada pelas próprias plantas ou adquiridas no mercado, que não gozaria de qualquer benefício em relação às tarifas cobradas pela energia e que os preços refletiriam condições de mercado. A GITI mencionou que decisão da União Europeia confirmaria a ausência de subsídios nos preços de eletricidade que seriam pagos pela GITI, e alegou que não teriam sido apresentadas provas de que os preços das utilidades no setor de pneumáticos estariam de fato distorcidos por políticas estatais durante o período de análise de dumping desta revisão (2017).



Sobre a matéria, como consta do item 5.2.2.1, a peticionária apresentou elementos contrários àqueles apresentados sobre a GITI acerca da conclusão da Comissão Europeia sobre o recebimento de subsídios vinculados à eletricidade. A GITI havia alegado que a conclusão da Comissão Europeia seria pela ausência de evidência de subsidização. Todavia, conforme consta da decisão: (460) All sampled companies either generated power themselves or purchased it. The purchase prices of power from the grid followed the officially established price levels set at provincial level for large industrial clients. As found in previous investigations (79), this level did not confer a specific advantage for these large industrial clients. (461) However, the Commission established that two of the sampled companies benefitted from reductions or refunds of part of their electricity cost in the form of grants. For calculation purposes, these grants were included in the figures calculated under section 3.12.3 'Ad Hoc Grants' below. (a) Legal basis - Several Opinions of the Central Committee of the Communist Party of China and the State Council on Further Deepening the Reform of the Power System (Zhong Fa [2015] No 9); - Interim Measures on the pilot for direct power of Jiangsu key electricity users and power generation enterprises, issued by the Jiangsu Economic and Information Technology Commission, 13 May 2014; - Jiangsu Province Electricity internet Bidding Notice for March-April 2017; - Notice of issuing the pilot scheme of direct electricity trading in Chongqing, Yu Fu Office [2016] No 167. (466) After final disclosure, GITI claimed that in Ningxia province the quantitative quotas actually differ substantially among companies and are not allocated evenly. The Commission acknowledged that the quotas are not allocated evenly. However, this does not alter the conclusion that the power generators and the power users are not free to sell or purchase all of their electricity directly. In fact, despite the different quotas allocated among companies and the different periods of allocation, only two prices with a difference of less than 1 % between them were applied to all users in the provinces. This indicates that prices are not freely fixed between the buyer and the seller. In addition, as acknowledged by GITI, it was not able to purchase all of its electricity needed via the bidding process during the investigation period and had to pay the higher electricity rates set by the local government outside the bidding process. Therefore, the claim was rejected.

A partir do exposto acima, o montante de subsídios apurados na investigação da Comissão Europeia para o grupo GITI atingiu 0,31% em termos ad valorem.

Ainda segundo a ANIP, a GITI utilizou-se da proximidade dos preços de eletricidade de China e Taipé Chinês pelo Doing Business para supostamente comprovar a prevalência de condições de mercado. No entanto, de acordo com a ANIP, a proximidade de preços não significaria inexistência de intervenção governamental no estabelecimento dos preços chineses. Por interferência estatal, os preços poderiam se aproximar do preço de um ou outro país, ainda que os custos para geração de energia fossem substancialmente superiores. Entende-se que, de fato, a definição do benchmark adequado para apuração do montante de subsídios precisa refletir as condições de produção e comercialização que marcam cada mercado, não sendo a comparação de preços sugerida pela GITI suficiente para afastar a possibilidade de os preços serem distorcidos pela influência governamental.

Em relação à alegada ausência de solicitação de informações acerca de benchmarks, ressalte-se que as informações consideradas relevantes para a instrução do processo foram devidamente divulgadas por meio da Nota Técnica no9, tendo sido informado inclusive o prazo para que as informações fossem submetidas. Ademais, a definição de benchmarks não foi determinante para as conclusões apresentadas neste Anexo, pois não se trata, mais uma vez, de uma investigação de subsídios.

Sobre as manifestações da GITI acerca da sua forma de aquisição de carvão, entende-se que não é possível concluir, com base nos elementos apresentados, que os preços não estejam distorcidos por conta das interferências estatais já mencionadas amplamente no mercado de carvão.

Ademais, ressalte-se que não se buscam necessariamente elementos de prova acerca do recebimento pela GITI de subsídios acionáveis, tampouco as conclusões deste parece se baseiam na aquisição pela GITI de carvão ou de outros insumos. Trata-se das distorções que afetam o setor de pneumáticos, as quais afetam necessariamente o ambiente em que ocorrem as atividades da GITI, ainda que de forma indireta. Não se pode assumir, dadas as distorções provocadas pela atuação Estatal, que uma empresa específica consiga atuar de forma eficaz e de forma independente e isolada dos efeitos sistêmicos que afetam o setor de pneumáticos.

Com base no exposto, considerando os elementos constantes no processo, inclusive aqueles já mencionados na NT Decom no9, de 2019, entende-se haver indícios de que as utilidades na China sejam distorcidas pela interferência do governo.

No que se refere a viii) outras práticas distorcivas do mercado, cumpre ressaltar que este item se sobrepõe em grande medida em relação aos argumentos apresentados em outros trechos deste posicionamento, em especial no que tange à Tire Industry Policy e à concessão de caráter estratégico ao setor.

Na NT Decom no9, de 2019, esta autoridade investigadora recordou que o próprio Protocolo de Acesso da China prevê, em seu item 15(b), que os termos e condições estabelecidos na China nem sempre podem ser utilizados como base para comparação adequada para apuração do montante de subsídios em termos do benefício auferido pelas empresas investigadas, o que reflete a preocupação com as distorções provocadas pela presença do Estado chinês na economia, reflexo do sistema de economia planificada que vigorou na China ao longo da segunda metade do século XX e que se reflete em eventual inadequação de benchmarks existentes no país para quantificar os benefícios auferidos pelas empresas chinesas. Rememorou-se também a jurisprudência da OMC em matéria de subsídios, no que tange especificamente à existência de distorções significativas decorrentes da presença predominante do governo no mercado, que poderá justificar a não utilização de preços privados daquele mercado como benchmark apropriado para fins apuração do montante de subsídios (AB Report - US - Definitive Anti-Dumping and Countervailing Duties on Certain Products from China, WT/DS379/AB/R, paras. 446-447).

Dessa forma, foi externado o entendimento de que, ainda que a concessão de subsídios per se não seja suficiente para caracterizar que não prevalecem condições de economia de mercado em um segmento produtivo, a variedade e o nível de subsidização, em conjunto com outras formas de intervenção governamental, poderiam resultar em tamanho grau de distorção dos incentivos que, no limite, resultariam na não prevalência de condições de economia de mercado em determinado segmento produtivo.



Foi mencionada na NT Decom no9/2019 a publicação, pelos Estados Unidos da América em 16 março de 2018, da decisão final referente à revisão administrativa de subsídios para pneus de automóveis (C-570-017 - Countervailing Duty Order on Certain Passenger Vehicle and Light Truck Tires From the People's Republic of China: Final Results of Countervailing Duty Administrative Review; 2014- 2015), em que foram calculados os percentuais ad valorem para programas que teriam beneficiados empresas produtoras de pneus na China, entre elas o Grupo GITI. O percentual ad valorem calculado para o Grupo GITI com base em seus dados foi 20,68%, enquanto para a empresa Zhongce Rubber, com base na melhor informação disponível, o percentual de subsídios atingiu 119,46%. Lembrou-se ainda que, em setembro de 2018, os EUA divulgaram resultados preliminares da revisão administrativa de antidumping para pneus de automóveis (A-570-016 Certain Passenger Vehicle and Light Truck Tires From the People's Republic of China: Preliminary Results of Antidumping Duty Administrative Review, Preliminary Determination of No Shipments, and Rescission, in Part; 2016-2017) em que consideraram a China como país não economia de mercado, sem apresentar maiores detalhes sobre a decisão.

Mencionou-se ainda a conclusão da Comissão Europeia (Commission Regulation (EU) 2018/683), que, em sede de investigação de dumping sobre pneus de ônibus e caminhões originários da China, negou tratamento de economia de mercado às exportadoras chinesas de pneumáticos, entre elas a GITI. Segundo o referido documento, a GITI teria falhado em conseguir comprovar que o grupo não foi beneficiado por distorções significativas oriundas do sistema de economia não de mercado anterior, entre outros pontos. Cabe salientar também, conforme exposto no item 5.2.2.1, que Índia também não reconheceu a China como economia de mercado em investigação do setor (ônibus e caminhões), em 1º de agosto de 2017.

Ademais, cabe salientar que, no Relatório de Verificação in loco do Grupo GITI deste processo, houve menção a subsídios recebidos do Governo Chinês constantes nas demonstrações financeiras das empresas do grupo, referentes a grants decorrentes de prêmio para automação de proteção ambiental, em 2016; projeto de reparação e renovação de máquinas de vulcanização, em 2017, e prêmio de segurança de 2016, em 2017. Inclusive, é possível que tais subsídios estejam vinculados à própria Tire Industry Policy, que provê uma série de medidas de estímulo às empresas do segmento, vinculados a projetos de pesquisa e desenvolvimento, melhorias ambientais etc.



Em relação a investigações de defesa comercial, após a emissão da NT Decom no9/2019, a ANIP voltou a comentar sobre as investigações conduzidas pelos EUA, pela Comissão Europeia, e também mencionou os subsídios encontrados nas demonstrações financeiras da GITI detalhados no relatório de verificação in loco, conforme reportado no item 5.2.2.1 supra.

Conforme consta do item 5.2.2.2, a GITI questionou a validade da utilização de conclusões ou argumentos constantes em investigações de defesa comercial de outros países envolvendo diferentes segmentos de pneus para inferir sobre a situação do segmento de pneus de automóvel em período de análise distinto. Entende-se que as fontes de informação utilizadas em uma investigação de defesa comercial são preferencialmente primárias. No entanto, não há vedações expressas na legislação multilateral e na normativa doméstica sobre a utilização de fontes secundárias. A referência a documentos produzidos e a investigações conduzidas por outras autoridades investigadores de defesa comercial pode, com a devida cautela, ser utilizada no âmbito de processos de investigação conduzidas na jurisdição brasileira. Como mencionado pela GITI, existe jurisprudência acerca da utilização de conclusões de investigações por parte de outras autoridades investigadoras (Appellate Body Report, United States - Definitive Anti-Dumping and Countervailing Duties on Certain Products from China, WT/DS379/AB/R, paras. 352 and 354). Assim, a autoridade investigadora brasileira pode utilizar como fontes de informação as investigações conduzidas por outras jurisdições, mas precisa chegar às suas próprias conclusões com base nos elementos de prova apresentados nos autos do processo, e tais elementos de prova podem incluir fontes utilizadas e elementos de prova empregados pelas autoridades investigadoras estrangeiras para embasar suas conclusões, dentre outros. O fato é que os elementos de prova podem ser os mesmos adotados por outras autoridades investigadoras, mas a decisão final e a motivação são de competência da autoridade investigadora brasileira, de acordo com seu juízo.

O processo é marcado pelo contraditório e a ampla defesa, cada parte tem direito de acesso aos autos do processo garantido e pode apresentar os elementos e os argumentos que julgar necessários à defesa dos seus interesses. Os elementos necessários para apuração do valor normal e do preço de exportação da empresa são requeridos no questionário do produtor/exportador. No caso em tela, a

discussão se refere à prevalência de condições de economia de mercado no segmento produtivo do produto similar em questão, e as partes interessadas, à luz da legislação em vigor, tiveram plena oportunidade de produzir provas e apresentar suas manifestações.

Nesse sentido, respondendo mais uma vez a argumento levantado pela GITI, esclarece-se que não há obrigatoriedade de a autoridade investigadora elaborar questionário para cada um dos pontos que podem ser levantados pelas partes interessadas ao longo de uma investigação de dumping, que abrangem os mais diversos elementos sobre apuração do dumping, do dano, do nexo de causalidade e, mais especificamente no caso de revisões de final de período, da probabilidade de continuação ou retomada do dumping e do dano dele decorrente. Por fim, convém ressaltar que não são imputadas inferências adversas à GITI, mas tão somente se faz uma análise, com base nos elementos de prova constantes nos autos do processo, para se chegar à conclusão se prevalecem ou não condições de economia de mercado no segmento produtivo em questão. Essa análise, convém ressaltar mais uma vez, é caso a caso, considerando as especificidades do segmento produtivo analisado e os elementos constantes dos autos de cada processo.

Sobre a menção da GITI a políticas industriais brasileiras e o fato de a existência de políticas na China não ser suficiente, entende-se que a GITI tem razão ao dizer que vários países conduzem políticas industriais e que a existência de políticas públicas em si não seria suficiente para caracterizar a não prevalência de condições de economia de mercado. Nesse sentido, a análise realizada não é sobre a existência de planos, políticas e programas governamentais, mas sim sobre os tipos de intervenção e, principalmente, o grau da intervenção no domínio econômico realizados pelo Estado naquele segmento produtivo específico, os quais podem estar previstos nas disposições de tais planos, políticas e programas e refletidos na sua forma de implementação. Sobre a menção da GITI a programas de subsídios do governo brasileiro que beneficiariam as empresas do setor pneumático no país, convém lembrar que o objeto desta revisão não são as políticas públicas conduzidas pelo Estado brasileiro, que inclusive são transparentes e seguem as disposições constantes da legislação multilateral, em especial no que tange às notificações entregues à OMC, conforme previsto no Acordo Sobre Subsídios e Medidas Compensatórias.

Sobre o ônus da prova sobre a prevalência de condições de economia de mercado e o paralelo com investigações de subsídios acionáveis, novamente se reconhece que a GITI está correta ao indicar que não se trata de uma investigação de subsídios. Não está se analisando se os subsídios encontrados seriam específicos à luz das disposições do Acordo Sobre Subsídios e Medidas Compensatórias, e na NT Decom no9, de 2019, esta autoridade investigadora já havia indicado que a mera existência de subsídios não seria suficiente para caracterizar a não prevalência de condições de economia de mercado. Na realidade, a existência de subsídios é um elemento a mais que deve ser analisado conjuntamente com outros existentes para se chegar a uma conclusão sobre o nível de distorções provocado por forças não de mercado no segmento econômico analisado.

Sobre a estrutura de custo da GITI e a suposta confirmação de que os custos da empresa seriam formados sem interferência estatal, é importante ressaltar que não foi objeto da verificação in loco na empresa a identificação de efeitos distorcivos das intervenções do governo chinês sobre os dados da GITI especificamente. Sobre o fato levantado pela GITI no item 5.2.2.2 de a União Europeia não ter chegado à conclusão de que haveria subsídios para determinados fatores de produção (negro de fumo, náilon, borracha natural e borracha sintética), entende-se que se trata de um indicativo de ausência de distorções, mas não suficiente para afastar as conclusões de que há um elevado grau de intervenção do Estado no segmento econômico em questão, já que subsídios não são os únicos elementos dessa análise. Devem ser considerados os outros fatores identificados ao longo desta revisão para se chegar a uma conclusão. Inclusive, conforme já mencionado, o Departamento de Comércio dos EUA apurou um montante de subsídios recebidos pela GITI da ordem de 20,68% do preço ([C-570-017] Countervailing Duty Order on Certain Passenger Vehicle and Light Truck Tires From the People's Republic of China: Final Results of Countervailing Duty Administrative Review; 2014- 2015) em decisão publicada em março de 2018.

Sobre a menção da GITI a documentos elaborados pela autoridade investigadora brasileira no âmbito de outras investigações, já que a parte interessada teria notado que metade das referências bibliográficas citadas no estudo do setor de pneumáticos seriam as mesmas utilizadas no estudo do setor siderúrgico, convém relembrar que os autos das investigações de defesa comercial são cobertos por sigilo, pois contêm dados sensíveis das partes interessadas que apenas devem ser conhecidos pela Administração Pública e pelas outras partes interessadas, nos termos dos arts. 58 e 191 do Decreto



no 8.058, de 2013. Nesse sentido, nenhuma parte interessada em processos de defesa comercial deve utilizar informações obtidas por seus patronos nos autos de outros processos de defesa comercial cujas decisões ainda não tenham sido tornadas públicas no Diário Oficial da União.

Em que pese o fato de que as autoridades europeias e estadunidenses tenham seguido metodologias próprias para chegarem a suas respectivas conclusões nos casos anteriormente mencionados, não se pode desconsiderar o valor das decisões emanadas. Em conjunto com as conclusões do item iv) sobre a Tire Industry Policy e o caráter estratégico do segmento produtivo em questão, conclui-se que há elementos indicativos de distorções provocadas pela interferência governamental. As evidências apontam que, a despeito de se tratar de empresa de origem estrangeira, o Grupo GITI também se insere em um contexto de profunda intervenção estatal, resultando em significativo grau de distorção e descaracterizando a prevalência de condições de economia de mercado.

Sobre a ix) indústria a jusante e o fortalecimento do setor de pneumáticos, a NT Decom no 9/2019 indicou os planos para o desenvolvimento do setor automotivo, destacando o 12º Plano quinquenal, que buscou promover ajustes na indústria automobilística por meio do aumento de investimentos em pesquisa e desenvolvimento voltados à incorporação de tecnologias e ao desenvolvimento de automóveis mais seguros, eficientes e ecológicos; o 13º Plano Quinquenal que, por meio do Belt and Road Initiative, que estimula setores de transporte e automóveis, são usuários de pneumáticos; além de ter apontado para os esforços do setor de pneumáticos para desenvolver fabricantes maiores e mais competitivos e para a importância do setor automotivo para o governo chinês.

A peticionária ressaltou os subsídios concedidos ao setor automobilístico, com vistas ao fortalecimento do setor automotivo, além de ter ressaltado a relevância das intervenções estatais, visto que à medida em que a indústria automobilística continuaria a crescer, igualmente cresceria o estímulo para expansão das fábricas de pneus.

A GITI rebateu as alegações de distorções apontando que os argumentos trazidos pela ANIP não se sustentariam à luz dos dados e informações constantes do processo. A decisão do Painel mantida pelo Órgão de Apelação da OMC (Panel Report, EU - Biodiesel (Argentina), footnote 400 to para 7.242) estabeleceria que as autoridades investigadoras deveriam utilizar os custos reportados (e verificados) por produtores/exportadores em investigação antidumping sem que tenham sido submetidos a um exame de razoabilidade.

Trata-se, porém, de elementos de fato e de direito distintos. A GITI fez referência à jurisprudência acerca do Artigo 2 do ADA, em um caso de particular market situation, enquanto a análise realizada no âmbito desta revisão é sobre a prevalência de condições de economia de mercado em segmento produtivo específico à luz das disposições do Protocolo de Acesso da China.

A GITI apontou que a SDCOM teria traçado paralelo inexistente entre os setores de pneumático e aço na China e que não haveria evidência nos autos de que a demanda no setor de pneumáticos na China teria permanecido estagnada ou crescido abaixo do esperado. Contudo, foram apresentados elementos suficientes acerca dos estímulos concedidos às empresas produtoras de pneus de automóveis e acerca do excesso de capacidade produtiva. Não por outra razão, o governo chinês estabeleceu uma política específica para o setor no qual foram incluídos requisitos referentes ao desempenho das empresas. Ademais, como apontado pela própria GITI, houve incremento da demanda por pneus chineses, o que pode ter acontecido a preços de dumping, como ocorrido nas exportações para o Brasil. Ressalte-se que os preços baixos no mercado internacional podem ser reflexos de excesso de capacidade no mundo e não são elementos capazes de comprovar que prevalecem condições de economia de mercado na China. Ademais, não é possível concluir que os preços baixos e redução da rentabilidade estejam restritos a algumas empresas cujas capacidades seriam defasadas em termos de qualidade e segurança.

Considerando os elementos constantes no processo, inclusive aqueles já mencionados na NT Decom no 9, de 2019, entende-se não ser possível descartar a hipótese de que os estímulos conferidos à cadeia a jusante, bem como ao fortalecimento do setor de pneumáticos, podem provocar distorções no setor de pneus de automóveis. Todavia, esses elementos não são determinantes as conclusões sobre a prevalência ou não de condições de economia de mercado no segmento em questão.

Por fim, entre os novos argumentos trazidos pela peticionária, está o x) excesso de capacidade instalada e fragmentação produtiva do setor pneumático. Em relação à sobre capacidade, a ANIP argumenta tratar-se de questão de caráter estrutural (e não conjuntural), o que pressionaria os preços



tanto domésticos quanto internacionais para baixo.

A ANIP trouxe aos Autos dados de diferentes revistas especializadas do setor de pneumáticos apontando para o problema de excesso de produção e a contínua expansão da produção chinesa de pneumáticos no período de 2004 a 2017. Por exemplo, a peticionária indica, citando estatísticas da Associação da Indústria de Borracha da China (China Rubber Industry Association), que a produção chinesa de pneus de automóveis teria aumentado de 210 milhões em 2004 para 562 milhões em 2014, com crescimento anual médio de 10,34% nesse período. Em 2015, a capacidade de produção de pneus da China teria atingido cerca de 600 milhões, enquanto a demanda do mercado interno de automóveis de passageiros seria de apenas cerca de 25% e o mercado de substituição, de cerca de 40%. De acordo com outra publicação, a Tyre Press, em 2016, teriam sido produzidas em torno de 600 milhões de unidades de pneus na China. Em 2017, de acordo com a Tireworld, a produção chinesa de pneus teria sido de 653 milhões. Por fim, segundo dados da China Rubber Industry Association, a produção total de pneus de automóvel no país em 2018 foi cerca de 648 milhões.

Para ilustrar a elevada fragmentação do setor apontada pela peticionária, o documento produzido pela Consultoria Oxford (seção 2) indica que haveria 230 empresas fabricantes de pneus na China em 2017, citando matéria da Tire Review. Contudo, a peticionária também citou informações da Tire Business, segundo a qual, em 2017, a China contaria com ao menos 140 plantas produtivas de pneus. Em 2018, a mesma publicação indicou a existência de 150 plantas de pneus, sendo ao menos 80 plantas de pneus de passeio. De outra parte, há indícios de alto nível de fragmentação na comparação do número de fabricantes por país. A Tire Business indica que, em 2017, o segundo país com maior número de fabricantes de pneus era a Índia, com 51 plantas produtoras. Nos EUA, havia [CONFIDENCIAL] unidades de produção naquele ano. No Brasil, segundo a mesma publicação, havia [CONFIDENCIAL] plantas. Nesse mesmo ano, porém, a China teria registrado o fechamento de 27 empresas de pneus, bastante atingidas pelas medidas antidumping e compensatórias aplicadas pela Índia, EU, EUA e Turquia. A questão do excesso de capacidade da indústria de pneus apontada pela peticionária não é sustentada por dados, por exemplo, sobre a evolução, nos últimos anos, da produção, demanda, capacidade instalada, chinesa e global, entre outros, que demonstrariam, com clareza, o fenômeno. Em relação à tendência baixista de preços, não se comprovou tampouco se existe de fato essa tendência, uma vez que não foram apresentados dados sobre o comportamento dos preços chineses ou internacionais demonstrando-a.



A ANIP constata, ademais, que a combinação de sobrecapacidade estrutural com preço e reputação inferiores às praticadas pela concorrência internacional tenderia a resultar em desempenho econômico-financeiro insatisfatório das empresas chinesas. Não há também dados que demonstrem essa afirmação. O estudo apresentado pela peticionária cita o relatório da UNCTAD (2015) acerca da indústria chinesa de pneumáticos, segundo o qual a margem de lucro setorial teria sofrido redução de 6,56% em 2009, para 4,21% em 2010 e para 2,71% em 2011. Entretanto, não foram trazidos dados mais recentes sobre esse aspecto.

De outra parte, em alguns setores industriais chineses, verificou-se uma expansão contínua não sustentada por aumento de demanda em nível doméstico ou global e, sobretudo, desvinculada da retração global da demanda verificada após 2008. Essa constatação é notória no caso dos setores de aço e de alumínio, objeto de ampla discussão pública em foros como o G-20 e a OCDE sobre as distorções decorrentes de forças não de mercado e a sobrecapacidade produtiva resultante. O estudo apresentado pela peticionária constata ainda que o problema da sobrecapacidade não é fenômeno novo, tendo sido identificado pela própria Tire Industry Policy, divulgada em 2010. A leitura atenta da Tire Industry Policy ratifica esse entendimento, especialmente nos artigos que compõem o Capítulo V (Admissão de Indústrias - arts. 21, 23, 25 e 26) e o Capítulo VI (Gestão dos Investimentos - art. 35). O artigo 35, que estabeleceu expressamente um veto à construção e extensão de novas plantas no período de 2009 a 2011, é consistente com um diagnóstico de excesso de capacidade instalada. Essa política prevê ainda a observância de escalas mínimas de produção específicas por tipo de pneu e de desempenho energético e ambiental para todos os projetos de construção, reconstrução ou ampliação (arts. 21 e 23).

No Anexo II da versão restrita da petição de abertura, em que foi apresentada a Tire Industry Policy, consta uma notícia da publicação China Rubber sobre a edição de novas regras para a indústria de pneumáticos na China, denominada "MITT to Publish Tire Industry Access Conditions", assinada por Yang Honghui. De acordo com essa notícia, as condições de acesso na indústria de pneus seriam modificadas e minutadas com base na Tire Industry Policy, publicada em 2010. Segundo trecho dessa publicação: The

announced tire enterprises will get the support of the national policies, banks, etc. to eliminate backward production capacity, restrain excess production capacity, and change the situation of lack of market supervision.

Os dispositivos explicitam diretrizes para promover ajustes estruturais da indústria de pneumáticos e, nesse sentido, também indicam um grau sensível de intervenção no mercado, afetando as decisões de investimento de âmbito empresarial, que não se coadunam com a lógica de mercado, pela qual a decisão de investir em ampliação da produção responderia, primordialmente, às condições de oferta e demanda.

Ressalte-se, ainda, que questão da sobrecapacidade foi objeto de "Parecer de Implementação para resolver as contradições de excesso de capacidade", também conhecidas como "Opiniões de Implementação", do Comitê Permanente do Governo Popular da Província de Shandong, conforme notícia de 2014 aportada pela peticionária. Em outubro de 2014, a Província de Shandong adotou o Implementation Plan for Transforming and Upgrading the Tire Industry of Shandong Province. De acordo com a revista Tire Business o plano de Shandong incluiria compensação às empresas que fecharem plantas que não atendam aos padrões de qualidade definidos.

Esses elementos reforçam o diagnóstico de sobrecapacidade e fragmentação da indústria de pneus na China, explicitado, inclusive, pelas próprias políticas governamentais. Esse diagnóstico, por sua vez, constitui indício de provável existência de empresas que, em condições de mercado, não se sustentariam, o que é consistente com as distorções provocadas pela intervenção governamental, direta ou indiretamente.

Diante do exposto, em conformidade com a normativa brasileira de defesa comercial e com lastro na legislação multilateral, em especial o disposto no item 15(a) do Protocolo de Acesso da China à OMC, levando em consideração o conjunto de evidências apresentado nos autos deste processo de revisão, os comentários gerais e as conclusões emitidas em cada um dos 10 itens (i a x) que compõem esta seção do Anexo, entende-se que há elementos probatórios suficientes indicando que não prevalecem condições de economia de mercado no segmento produtivo do produto similar objeto da presente revisão.

Destaque-se mais uma vez que a decisão desta SDCOM se baseia em todo o conjunto de evidências trazidas aos Autos, cujos argumentos estão consolidados tanto nas Notas Técnicas no9, de 3 de abril de 2019, e no20, de 11 de junho de 2019, quanto no presente Documento.

Tendo em vista esta conclusão pela não prevalência de condições de economia de mercado no segmento produtivo objeto desta revisão, como previsto no item 15(a) do Protocolo de Acesso, o valor normal para a GITI será baseado em metodologia alternativa que não se baseia em uma comparação estrita com os preços ou os custos domésticos chineses, conforme explanado no item 5.2.3 infra.

5.2.3 Da GITI

5.2.3.1 Do Valor Normal da GITI para fins de determinação final

Em vista do exposto no item 5.2.2.3, para fins deste Anexo, optou-se pela construção do valor normal para a GITI. Tal construção se deu a partir das seguintes rubricas: (a) matérias-primas; (b) utilidades; (c) custos fixos; (d) despesas gerais e administrativas; e (e) lucro.

As matérias-primas utilizadas na construção do valor normal foram: borracha sintética, borracha natural, negro de carbono, arames, tecidos e químicos. Para a apuração do valor normal construído do grupo, foram utilizados os coeficientes médios empregados, em quilogramas por pneu (kg/pneu) ou horas por pneu (hs/pneu), separados por CODIP, identificados com base nos consumos unitários a partir dos custos de produção reportados pela GITI e verificados pela SDCOM, considerando todas as plantas do grupo, e refletem os mesmos produtos (CODPRODs) exportados pelo grupo GITI ao Brasil durante o período de revisão.

Os preços de referência utilizados para a construção do valor normal foram aqueles extraídos do TradeMap e indicados no parecer de início desta revisão, referentes à importação destes insumos em Taipé Chinês. Ressalte-se que, a partir do preço da matéria-prima, foram acrescidas das despesas referentes aos gastos necessários para internalizar os insumos e levá-los até a porta da fábrica: impostos de importação, despesas de internação e frete interno.

Preço de referência das matérias-primas



Produto	Classificação tarifária (SH)	Preço Delivered* (US\$/kg)
Borracha Sintética	4002.19	2,27
	4002.20	
	4002.39	
	4002.60	
	4002.70	
Borracha Natural	4001.22	2,36
	4001.29	
Negro de Carbono	2803.00	1,30
Arame	7217.20	1,92
	7217.30	
	7312.10	
Tecidos	5402.10	3,92
	5402.19	
	5402.10	
	5902.20	

* Preço CIF US\$/kg ponderado com base na quantidade importada de cada classificação tarifária (SH), acrescidos das despesas de internacionalização e frete internos no Taipé Chinês.

Em relação aos químicos, como não havia preço de referência disponível, optou-se por considerar a participação desta matéria-prima em relação ao somatório das demais matérias-primas (borracha sintética, borracha natural, negro de carbono, arames e tecidos), considerando os dados fornecidos pela própria GITI.

Em relação às utilidades, foi aplicada metodologia similar àquela utilizada para apuração dos montantes relativos aos químicos, a qual foi empregada para apuração do custo da água, de carvão e de materiais auxiliares.

Em relação à mão de obra, ela inclui tanto a direta como a indireta, que foram apuradas a partir da participação de cada uma em relação ao somatório das demais matérias-primas (borracha sintética, borracha natural, negro de carbono, arames e tecidos), de acordo com metodologia utilizada para apuração dos químicos. Em relação aos custos fixos, ele se refere à [CONFIDENCIAL]. Para apuração destes custos foi empregada metodologia similar à utilizada para os químicos e utilidades, de modo que foram apuradas a partir da participação destes custos em relação ao somatório das matérias primas, com base nos dados da GITI.

Em relação à energia elétrica, o montante em Kwh/pneu reportado pela GITI foi multiplicado pelo preço da energia elétrica no Taipé Chinês, apurado a partir do preço médio de energia para o ano de 2017 divulgado pelo Ministério de Assuntos Econômicos do Governo do Taipé Chinês. Na sequência, o resultado foi convertido para US\$/kg, obtendo-se o custo por quilograma. Faz-se necessário esclarecer que a fonte indicada na petição recebida pela autoridade investigadora e utilizada no parecer início da revisão era a publicação Doing Business do Banco Mundial, a qual se baseava em preços divulgados pela Taiwan Power Company referentes ao ano de 2017 (10,9 centavos de dólar estadunidense por quilowatt-hora). Referindo-se a essa mesma fonte indiretamente, a GITI indicou os dados públicos constantes em sítio eletrônico oficial do Governo de Taipé Chinês (Bureau of Energy, Ministry of Economic Affairs), por meio do qual foi possível obter planilha com dados provenientes também da Taiwan Power Company em moeda local, o qual foi convertido para dólares estadunidenses com base na taxa de câmbio média do período obtida do sítio eletrônico do Banco Central do Brasil. Desse modo, encontrou-se o valor de 8 centavos de dólar estadunidense por quilowatt-hora em vigor em 2017 em Taipé Chinês. Tendo em vista a existência das duas fontes que indicavam o preço da energia elétrica em vigor em Taipé Chinês a partir de dados da Taiwan Power Company, por conservadorismo, optou-se por utilizar o menor valor encontrado.

Após a apuração do custo de produção, foram acrescentados montantes referentes às despesas gerais e administrativas e lucro, tendo como base os demonstrativos financeiros da empresa Cheng Shin Rubber produtora do produto similar localizada em Taipé Chinês. Foram utilizados os percentuais dessas despesas e do lucro em relação ao custo do produto vendido constante das demonstrações financeiras da Cheng Shing Rubber. Ressalte-se que, por ocasião do início da revisão,



utilizou-se demonstrativo da Cheng Shin Rubber que cobria o período de janeiro a setembro de 2017; contudo, para fins de determinação final, utilizou-se demonstrativo atualizado, que cobria todo o período de revisão, de janeiro a dezembro de 2017.

No que tange especificamente à rubrica de despesas de pesquisa e desenvolvimento constantes das demonstrações financeiras da Cheng Shing Rubber, equivalentes a 5,9% do CPV da empresa de Taipé Chinês, convém esclarecer, conforme detalhado no item 5.2.7 infra, que elas não foram utilizadas para construção do valor normal da GITI, dado que as demonstrações financeiras do Grupo GITI não registram essas rubricas de forma segregada, estando os dispêndios atinentes a essas atividades possivelmente registrados conjuntamente com outras despesas operacionais.

Com relação às despesas de venda, conforme indicado no item 5.2.7 infra, verificou-se que, com vistas a garantir a justa comparação com o preço de exportação, seria necessário incorporar à construção do valor normal outras despesas de venda (como as indiretas de venda, incorridas pela GITI em suas operações de venda no mercado interno) além do frete, que já havia sido considerado anteriormente. Nesse sentido, obteve-se o percentual de despesas de venda a partir das demonstrações da Cheng Shin, o qual foi aplicado ao custo de produção dos CODIPs R13 e R14, já englobando as despesas de frete interno anteriormente consideradas (0,02 US\$ /kg), as quais não foram consideradas separadamente para evitar dupla contagem.

Despesas e Lucro Operacional atualizados - Cheng Shin Rubber (participação em relação ao CPV %)

Despesas gerais e administrativas	4,3
Despesas de venda	9,8
Lucro operacional	9,7

Com base nesses dados, foi apurado o valor normal construído da GITI:

Valor Normal Construído GITI [CONFIDENCIAL]

R13					
Rubrica\País	Preço de referência (US\$/kg)	Coeficiente Médio GITI (kg/pneu ou hora/pneu)	Consumo por pneu (US\$/Pneu)	Conversão	Preço dos insumos US\$/Kg
1. Custos Variáveis	[CONF.]				
1.1. Materiais	[CONF.]				
- Borracha Sintética	2,27	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
- Borracha Natural	2,36	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
- Negro de Carbono	1,30	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
- Arames	1,92	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
- Tecidos	3,92	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
- Químicos		[CONF.]			
1.2. Utilidades	[CONF.]				
-Água	[CONF.]				
- Energia Elétrica	0,08	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
- Carvão	[CONF.]				
- Materiais auxiliares	[CONF.]				
2. Mão de Obra	[CONF.]				
2.1. Mão de obra direta	[CONF.]				
2.2 Mão de obra indireta	[CONF.]				
3. Custos Fixos	[CONF.]				
3.1 [CONF.]	[CONF.]				
3.2 [CONF.]	[CONF.]				
3.3 [CONF.]	[CONF.]				
3.4 [CONF.]	[CONF.]				



4. Custo de Produção	[CONF.]
5. Despesas gerais e administrativas	[CONF.]
6. Despesas de Vendas	[CONF.]
7. Lucro Operacional	[CONF.]
8. Valor Normal Construído Ex fabrica	[CONF.]

R14					
Rubrica\País	Preço de referência	Coeficiente Médio GITI	Consumo por pneu	Conversão	Preço dos insumos US\$/Kg
	US\$/kg	kg/pneu	US\$/Pneu		US\$/Kg
1. Custos Variáveis					[CONF.]
1.1. Materiais	[CONF.]				
- Borracha Sintética	2,27	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
- Borracha Natural	2,36	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
- Negro de Carbono	1,30	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
- Arames	1,92	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
- Tecidos	3,92	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
- Químicos	[CONF.]				
1.2. Utilidades	[CONF.]				
- Água	[CONF.]				
- Energia Elétrica	0,08	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
- Carvão	[CONF.]				
- Materiais auxiliares	[CONF.]				
2. Mão de Obra	[CONF.]				
2.1. Mão de Obra direta	[CONF.]				
2.2 Mão de obra indidera	[CONF.]				
3. Custos Fixos	[CONF.]				
3.1 [CONF.]	[CONF.]				
3.2 [CONF.]	[CONF.]				
3.3 [CONF.]	[CONF.]				
3.4 [CONF.]	[CONF.]				
4. Custo de Produção	[CONF.]				
5. Despesas gerais e administrativas	[CONF.]				
6.Despesas de vendas	[CONF.]				
7.Lucro Operacional	[CONF.]				
8. Valor Normal Construído Ex fabrica	[CONF.]				



O valor normal construído, na condição FOB, ponderado pelo volume exportado de cada CODIP para o Brasil, alcançou: US\$ 3,80//kg

O valor normal médio ponderado, na condição FOB, alcançou US\$ 3,80 (três dólares estadunidenses e oitenta centavos por tonelada).

5.2.3.2Do Preço de Exportação da GITI para fins de determinação final

Inicialmente, cabe ressaltar que o preço de exportação foi calculado para o grupo GITI, que é composto por três empresas produtoras e exportadoras (Giti Radial Tire Anhui Company Ltd. - Anhui; Giti Tire Fujian Company Ltd. - Fujian; e Giti Tire Hualin Company Ltd. - Hualin), todas localizadas na China, e

pela trading company Giti Tire Global Trading Pte. Ltd. - GTT, localizada em Cingapura. A empresa Hualin não foi considerada para o cálculo do preço de exportação, uma vez que ela não exportou para o Brasil no período da revisão.

Para a empresa Anhui foram considerados dois canais de distribuição para as suas exportações: 1) vendas diretas para o consumidor final, [CONFIDENCIAL]; e 2) vendas através da trading company GTT, para as operações referentes à reposição de pneus. Nesses casos, a empresa Anhui vende o produto para a GTT, que o revende para [CONFIDENCIAL].

Já em relação à empresa Fujian, houve apenas exportações através da trading company GTT para o Brasil, ou seja, todas as suas vendas foram direcionadas ao [CONFIDENCIAL].

Todas as vendas ao Brasil das empresas chinesas Anhui e Fujian foram nos termos FOB (Free on Board).

Para a determinação do preço de exportação (US\$/kg, FOB), considerando os dados de exportação da empresa Anhui, foi utilizada a seguinte metodologia:

1) nas vendas diretas - do preço unitário bruto (US\$/kg) não foram realizadas deduções, de modo a considerar o valor na condição FOB, nos termos do art. 18 do Decreto no8.058, de 2013;

2) nas vendas através da GTT - do preço unitário bruto (US\$/kg), nos termos do art. 20 do Decreto no8.058, de 2013, foram excluídos os valores de abatimentos (US\$/kg), os valores de despesas de publicidade (US\$/kg) e os valores das despesas diretas de vendas (US\$/Kg). Em seguida, foram deduzidos os valores referentes a despesas gerais e administrativas da própria trading company (US\$/kg) e o valor referente à margem de lucro ([CONFIDENCIAL]%) de outra trading company independente, obtido com base nos resultados da investigação original de pneus de automóveis da República da Coreia, do Reino da Tailândia, de Taipé Chinês e da Ucrânia (Parecer Decom no52, de 9 de dezembro de 2013).

Já para a determinação do preço de exportação (US\$/kg, FOB), da produtora Fujian, foi considerada a metodologia 2 descrita para a empresa Anhui, pois houve apenas vendas através da GTT.

O preço de exportação da GITI, em condição FOB, alcançou US\$ 2,55 (dois dólares estadunidenses e cinquenta e cinco centavos por tonelada).



5.2.3.3Da margem de dumping da GITI para fins de determinação final

A margem de dumping absoluta é definida como a diferença entre o valor normal e o preço de exportação e a margem relativa de dumping se constitui na razão entre a margem de dumping absoluta e o preço de exportação. No presente caso, comparou-se o valor normal médio ponderado e a média ponderada do preço de exportação, ambos na condição FOB, em atenção ao disposto no art. 26 do Regulamento Brasileiro.

A comparação levou em consideração o CODIP em que se classificaram os pneus de automóveis vendidos ao Brasil e a categoria de cliente.

A seguir, apresenta-se o resultado alcançado com a comparação:

Margem de Dumping			
Valor Normal Ex Fabrica (US\$/t)	Preço de Exportação Ex Fabrica (US\$/t)	Margem de Dumping Absoluta (US\$/t)	Margem de Dumping Relativa (%)
3,80	2,55	1,25	48,9

Concluiu-se pela existência de dumping de US\$ 1,25/kg (um dólar estadunidense e vinte e cinco centavos por quilograma) nas exportações da GITI para o Brasil, o equivalente à margem relativa de dumping de 48,9%.

5.2.4Da Linglong

5.2.4.1Do valor Normal da Linglong para fins de determinação final

Conforme informado no item 2.1.7.5.4 deste Anexo, a apuração do valor normal para a Linglong foi baseado na melhor informação disponível. Neste sentido, considerou-se, nos termos do Art 50 do Decreto no8.058, de 2013, como valor normal para a Linglong, o valor apurado quando do início da revisão.

Ressalte-se, contudo, que o valor normal apurado para fins de início da revisão continha erro de cálculo. Deste modo, para fins de determinação final, além da necessária correção, a construção do valor normal levou em consideração as despesas de vendas, gerais e administrativas, despesas com pesquisa e desenvolvimento, além da margem de lucro, apuradas tendo como base demonstrativo da Cheng Shin Rubber para o período de janeiro a dezembro de 2017. Cabe ressaltar o preço da energia elétrica no Taipé Chinês passou a ser apurado conforme dados divulgados pela Ministério de Assuntos Econômicos do Taipé Chinês, dado ser esta fonte primária de informação. O quadro abaixo demonstra a apuração do valor normal já considerando o ajuste necessário referente aos dados atualizados obtidos da Cheng Shin Rubber para o período completo de revisão:

Despesas e Lucro Operacional atualizados - Cheng Shin Rubber (participação em relação ao custo)

Despesas gerais e administrativas	4,3
Despesas de vendas	9,8
Despesas com P&D	5,9
Lucro operacional	9,7

Valor normal do pneu de automóveis [CONFIDENCIAL]
Em US\$/kg

Rubrica\País	Taipé Chinês
1. Custos Variáveis	[CONF.]
1.1. Materiais	[CONF.]
- Borracha Sintética	[CONF.]
- Borracha Natural	[CONF.]
- Negro de Carbono	[CONF.]
- Arames	[CONF.]
- Tecidos	[CONF.]
- Químicos	[CONF.]
1.2. Utilidades	[CONF.]
- Energia Elétrica	[CONF.]
- Gás Natural	[CONF.]
- Outras Utilidades	[CONF.]
1.3. Outros Custos Variáveis	[CONF.]
2. Custos Fixos	[CONF.]
3. Mão de Obra	[CONF.]
3.1. Mão de Obra direta	[CONF.]
3.2 Mão de obra indireta	[CONF.]
4. Custo de Produção	[CONF.]
5. Despesas de Venda	[CONF.]
6. Despesas gerais e administrativas	[CONF.]
7. Despesas com P&D	[CONF.]
8. Custo Total	[CONF.]
9. Lucro Operacional	[CONF.]
10. Valor Normal Construído	4,35

Deste modo, nos termos do § 3º do art. 50 do Decreto nº 8.058, de 2013, considerou-se que o valor normal para a Linglong alcançou US\$ 4,35/ kg (quatro dólares estadunidenses e trinta e cinco centavos por quilograma).

5.2.4.2 Do Preço de Exportação da Linglong para fins de determinação final

O preço de exportação foi apurado com base nos dados fornecidos pela Linglong em resposta ao questionário do produtor/exportador e às informações complementares, verificados in loco, relativos aos preços efetivos de venda do produto objeto da revisão ao mercado brasileiro, nos termos do contido



no art. 18 do Decreto no8.058, de 2013.

No cálculo do preço de exportação da empresa Linglong foi considerado apenas um canal de distribuição, visto que todos os produtos são produzidos e exportados diretamente pela Linglong para clientes independentes no Brasil. Ressalte-se que todas as vendas ao Brasil da empresa chinesa Linglong foram nos termos FOB (Free on Board).

Para fins de apuração do preço de exportação da Linglong, nas vendas diretas para o Brasil, a partir dos preços unitários brutos em US\$/kg, não foram realizadas deduções de modo a apurar o valor dessas vendas na condição FOB.

Com efeito, o preço de Exportação para a Linglong alcançou US\$ 2,44/kg (dois dólares estadunidenses e quarenta e quatro centavos por quilograma).

5.2.4.3Da Margem de Dumping da Linglong para fins de determinação final

A margem de dumping absoluta é definida como a diferença entre o valor normal e o preço de exportação e a margem relativa de dumping se constitui na razão entre a margem de dumping absoluta e o preço de exportação. No presente caso, comparou-se o valor normal médio ponderado e a média ponderada do preço de exportação, ambos na condição FOB, em atenção ao disposto no art. 26 do Regulamento Brasileiro.

O art. 26 do Decreto no8.058, de 2013, estabelece que a existência de margem de dumping seja apurada com base em comparação entre o valor normal médio ponderado e a média ponderada dos preços de todas as transações comparáveis de exportação; ou os valores normais e os preços de exportação comparados transação a transação; ou ainda entre um valor normal médio ponderado e os preços individuais de exportação, em determinadas situações.

Assim sendo, comparou-se o valor normal construído e a média ponderada do preço de exportação, ambos em condição FOB e líquidos de tributos, por CODIP e categoria de cliente.

As margens de dumping absoluta e relativa estão explicitadas na tabela a seguir:

Margem de Dumping			
Valor Normal FOB(US\$/kg)	Preço de Exportação FOB (US\$/kg)	Margem de Dumping Absoluta (US\$/kg)	Margem de Dumping Relativa (%)
4,35	2,44	1,91	78,5



Concluiu-se pela existência de dumping de US\$ 1,91 /kg (um dólar estadunidense e noventa e uns centavos por quilograma) nas exportações da Linglong para o Brasil, o equivalente à margem relativa de dumping de 78,5%.

5.2.5Da Zhongce

5.2.5.1Do valor Normal da Zhongce para fins de determinação final

Conforme informado no item 2.1.7.5.1 deste Anexo, a apuração do valor normal para a Zhongce foi baseada na melhor informação disponível. Neste sentido, considerou-se, nos termos do Art 50 do Decreto no8.058, de 2013. Ressalte-se, contudo, que o valor normal apurado para fins de início da revisão continha erro de cálculo. Deste modo, para fins de determinação final, além da necessária correção, a construção do valor normal levou em consideração as despesas de vendas, gerais e administrativas, despesas com pesquisa e desenvolvimento, além da margem de lucro, apuradas tendo como base demonstrativo da Cheng Shin Rubber para o período de janeiro a dezembro de 2017. Cabe ressaltar o preço da energia elétrica no Taipé Chinês passou a ser apurado conforme dados divulgados pela Ministério de Assuntos Econômicos do Taipé Chinês, dado ser esta fonte primária de informação, conforme já apontado no item 5.2.4.1 supra.

Deste modo, nos termos do § 3odo art. 50 do Decreto no8.058, de 2013, o valor normal para a Zhongce alcançou US\$ 4,35/ kg (quatro dólares estadunidenses e trinta e cinco centavos por quilograma).

5.2.5.2Do Preço de Exportação da Zhongce para fins de determinação final

O preço de exportação da Zhongce foi apurado com base na melhor informação disponível, tendo em conta os resultados da verificação in loco, conforme reportado no item 2.1.7.5.1 deste Anexo.

Para fins de apuração do preço de exportação de pneus de automóveis da exportados pela Zhongce para o Brasil, foram considerados os dados das exportações destinadas ao mercado brasileiro efetuadas no período de análise de dumping, ou seja, as exportações realizadas de janeiro a dezembro de 2017 pela própria Zhongce, apurados tendo por base os dados detalhados das importações brasileiras, disponibilizados pela RFB, na condição FOB.

Preço de Exportação		
Valor FOB (US\$)	Volume (kg)	Preço de Exportação FOB (US\$/kg)
[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]	2,61

Desse modo, dividindo-se o valor total FOB das importações do produto objeto da investigação, no período de análise de dumping, pelo respectivo volume importado, em toneladas, apurou-se o preço de exportação de US\$ 2,61/kg (dois dólares estadunidenses e sessenta e um centavos por quilograma), na condição FOB.

5.2.5.3Da Margem de Dumping da Zhongce para fins de determinação final

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

Deve-se ressaltar que tanto o valor normal construído para a China como o preço de exportação, apurado com base nos dados disponibilizados pela RFB, foram apresentados em condições adequadas para justa comparação, considerando-se que as despesas de entrega no mercado chinês seriam equivalentes às despesas para entrega no porto do produto a ser exportado. Como a apuração do valor normal e do preço de exportação levou em consideração os fatos disponíveis, a comparação entre eles não levou em consideração o CODIP em que se classificaram os pneus de automóveis vendidos ao Brasil nem a categoria de cliente.

A seguir, apresenta-se o resultado alcançado com a comparação:

Margem de Dumping			
Valor Normal Ex Fabrica (US\$/kg)	Preço de Exportação FOB (US\$/kg)	Margem de Dumping Absoluta (US\$/kg)	Margem de Dumping Relativa (%)
4,35	2,61	1,75	67,0%



Concluiu-se pela existência de dumping de US\$ 1,75 /kg (um dólar estadunidense e setenta e cinco centavos por quilograma) nas exportações da Zhongce para o Brasil, o equivalente à margem relativa de dumping de 67,0%.

5.2.6Das manifestações acerca do dumping para determinação final

A peticionária, em manifestação de 2 de julho de 2019, defendeu que na construção do valor normal para o início de investigação não teriam sido computadas as despesas com P&D, a despeito de essa atividade ser realizada por empresas produtoras de pneus e, portanto, caberia a sua consideração na construção do valor normal tomando-se como base a melhor informação disponível, qual seja, o demonstrativo da empresa Cheng Shin Rubber para o ano de 2017.

Apontou que o valor normal indicado no item 5.1.1 da Nota Técnica teria sido cerca de 6,5% superior ao valor atribuído à Linglong e a Zhongce e defendeu que a comparação das despesas e lucro informados nos Demonstrativos da empresa Cheng Shing tomando com base o período de janeiro a setembro de 2017 (utilizado para fins de início da revisão) e de janeiro a dezembro de 2017 (utilizado para fins de Nota Técnica) não pareceria justificar a redução do valor normal do início da revisão. Ressaltou ainda que o valor normal construído se encontraria no nível Ex Fabrica, enquanto que o preço de exportação se encontraria no nível FOB. Assim, para fins de comparação justa, salientou que, por ocasião da petição, teriam sido apresentadas informações (ver Anexo 7 da petição) referentes não apenas ao frete doméstico, mas também às despesas de exportação, as quais também deveriam ser consideradas para fins de ajuste.

No caso do grupo GITI, para fins de construção do valor normal, em termos de despesas, teriam sido consideradas tão somente as despesas gerais e administrativas, conforme errata da Nota Técnica. Não obstante, no caso do preço de exportação, pelo que se depreende da leitura dos parágrafos 415 a 419,

somente teria havido dedução de parte das despesas de vendas no caso de exportações realizadas via GTT. Assim, aparentemente, haveria necessidade de se realizar ajustes no valor normal, de forma a considerar, despesas de venda nos casos pertinentes, além das despesas em P&D. Adicionalmente, conforme parágrafo 411, da Nota Técnica, o frete interno teria sido acrescido ao Valor Normal Construído, de forma a se alcançar comparação justa; porém, não haveria referência às despesas de exportação, as quais deveriam ser também consideradas para fins de realização de comparação justa.

A GITI, em manifestação de 2 de julho de 2019, indicou erros nos cálculos da SDCOM e sugeriu ajustes; e (ii) reiterou que os dados da GITI deveriam ser utilizados para fins de valor normal da empresa.

A GITI alegou que, tendo em conta que a SDCOM teria considerado que o segmento não operaria em condições típicas de economia de mercado, haveria de se afirmar que, à luz do disposto no art. 15, II, do Decreto nº 8.058, de 2013, em casos nos quais se consideram países cujos setores não operam sob condições de economia de mercado, o valor normal seria determinado com base no valor construído do produto similar em um país substituto.

Argumentou que a SDCOM teria declarado na Nota Técnica que os preços praticados no Taipé Chinês seriam tomados como referência para o cômputo das estimativas necessárias à elaboração do valor normal, indicativo de que tal nação teria sido escolhida como país substituto.

Nesta situação, deveriam ser utilizadas as tarifas de importação de Taipé Chinês para o cálculo do preço dos insumos nesse país. Ainda assim, na memória de cálculo deste caso, notar-se-ia que teriam sido utilizadas as tarifas de importação da China.

GITI entendeu que as tarifas de importação da China seriam apropriadas para fins de cálculo do valor normal na abertura da revisão quando a SDCOM calculou o valor normal na China com base nas informações apresentadas pela Peticionária. Ocorre que, para fins de determinação final, o uso incorreto das tarifas de importação da China para internar insumos em Taipé Chinês estaria inflando o cálculo da SDCOM, o que seria prejudicial se fosse considerado que estas rubricas exerceriam impacto sobre os outros componentes de custo levados em consideração na construção do valor normal.

Em relação à energia elétrica, mencionou que a Subsecretaria teria se servido de dados secundários (fornecidos na petição inicial) para a avaliação do preço de tal insumo em Taipé Chinês, de 0,11 USD/KWh. Ainda assim, de acordo com o Departamento de Energia do Ministério de Assuntos Econômicos daquele país, no ano de 2017, teria sido cobrado, em média, um preço de 2,5454 TWD/kWh⁷, cifra que, se convertida em dólares estadunidenses, alcançaria o montante de 0,08 USD/kWh, inferior àquele empregado pela SDCOM em seus cálculos. Defendeu que, dada a disponibilidade de fonte primária, haveria que se reconhecer que a cifra utilizada pelos cálculos do SDCOM não refletiria adequadamente o preço efetivamente cobrado pelo uso da energia elétrica em Taipé Chinês, impondo-se a adoção de indicador mais preciso.



5.2.7 Dos comentários da SDCOM

Em relação ao pedido da peticionária para que fossem acrescentadas despesas de P&D ao valor normal construído, a SDCOM considerou que, havia razão na manifestação da peticionária, e tais despesas foram incorporadas ao cálculo do valor normal construído utilizado para fins de início da revisão, o qual foi utilizado para apurar a margem de dumping para a Zhongce e para a Linglong. Ressalte-se que, como este valor normal construído foi baseado nas despesas encontradas nos demonstrativos da empresa Cheng Shin referente ao período de janeiro a dezembro de 2017, justifica-se inserir tais despesas da apuração do valor normal.

Em relação ao valor normal construído para a GITI, ressalte-se que, apesar de despesas com pesquisa e desenvolvimento constarem no demonstrativo da Cheng Shing, não há nos demonstrativos das empresas do Grupo GITI destaque para tais despesas. Logo, considerando que os demonstrativos da Cheng Shin foram utilizados, neste caso, para preencher uma lacuna, que seriam referentes às despesas gerais e administrativas reportadas pela GITI, não se faz necessário ajuste para inclusão dessa despesa específica.

Em relação às despesas de venda (que a ANIP aludiu como despesas de exportação), acatou-se o argumento apresentado pela ANIP, dado que, na Nota Técnica de Fatos Essenciais, considerou-se que tais despesas refletiriam apenas o frete (USD 0,02/kg), o qual foi considerado na construção do valor normal da GITI na ocasião. No entanto, outras despesas de venda - como despesas indiretas de vendas

incorridas pela GITI em suas vendas destinadas ao mercado interno chinês - não haviam sido consideradas na construção do valor normal apurado na Nota Técnica de Fatos Essenciais. Logo, para corrigir a situação e permitir uma justa comparação com o preço de exportação, neste Anexo de determinação final, foi apurado o percentual de despesas de venda com base nas demonstrações financeiras de 2017 da Cheng Shin e obtido valor atribuído à construção do valor normal da GITI, percentual esse que já engloba as despesas de frete apuradas anteriormente para evitar uma dupla contagem.

Em relação ao custo de energia elétrica, conforme indicado no item 5.2.3.1, considerou-se que a utilização de dados constantes em sítio eletrônico oficial do Governo de Taipé Chinês (Bureau of Energy, Ministry of Economic Affairs), por meio do qual foi possível obter planilha com dados provenientes também da Taiwan Power Company, por conservadorismo, seria mais adequada do que a utilização dos dados do Doing Business, do Banco Mundial. Por esta razão, o preço da energia elétrica utilizado para construção do valor normal foi alterado de modo a considerar o preço médio de energia elétrica apurado por meio dos dados disponibilizados pelo Ministério de Assuntos Econômicos do Taipé Chinês em seu sítio eletrônico. O valor obtido para 2017, referente a NT 2,5454/Kwh, foi convertido para dólares estadunidenses por meio da média da taxa de câmbio apurada a partir dos dados disponibilizados pela Banco Central do Brasil, resultando em USD 0,08/kwh.

Em relação ao pedido para que fosse utilizado o imposto de importação em Taipé Chinês, ressalte-se que não se trata da utilização propriamente de um país substituto, nos termos dos incisos I a III do art. 15 do Decreto no8.058, de 2013. Como explanado no item 5.2.1 supra, em decorrência da expiração do item 15(a)(ii) do Protocolo de Acesso da China à OMC, o tratamento automático da China como não economia de mercado não vem sendo mais adotado em investigações antidumping conduzidas pela autoridade investigadora brasileira. Logo, não foi indicado, ao longo deste processo de revisão, terceiro país de economia de mercado (país substituto) para fins de apuração do valor normal da China, nos termos dos §§ 1º a 4º do referido art. 15.

Como havia sido indicado na Nota Técnica no9, de 2019, caso a autoridade investigadora chegasse à conclusão em fase posterior do processo de revisão que não prevaleceriam condições de economia de mercado no segmento produtivo de pneus de automóveis, com base no inciso IV do art. 15 do Decreto no8.058, de 2013, o valor normal seria apurado a partir dos elementos de prova apresentados nos autos do processo até o final da fase probatória. Portanto, todas as partes interessadas tiveram oportunidade para submeter elementos com vistas à apuração do valor normal nos termos do inciso IV do referido artigo do Regulamento Brasileiro. Tendo restado comprovado, no âmbito desta revisão, que no setor de pneumáticos chinês não prevalecem condições de economia de mercado, a construção do valor normal levou em consideração tanto a estrutura de custos da GITI como os preços de referência constantes nos autos do processo para os principais elementos que compõem o custo de produção de pneus de automóvel, conforme descrito no item 5.2.3.1 supra. Nesse sentido, conforme já explanado por ocasião do início da revisão (vide item 5.1.1 supra), esta autoridade investigadora considera que a definição de alíquotas de impostos de maneira geral não pode ser vista como uma distorção na economia, já que abrange todos os agentes econômicos daquele país, e dessa forma, foram utilizadas as alíquotas de impostos de importação (nação mais favorecida) da China do ano de 2017, para internalização dos insumos.



5.3 Da conclusão acerca da continuidade ou retomada do dumping

Ante o exposto, concluiu-se, para fins de determinação final, que, caso a medida antidumping em vigor seja extinta, haverá a continuação da prática de dumping nas exportações da China para o Brasil.

5.4 Do desempenho do produtor/exportador

Conforme consta do item sobre o desempenho do produtor/exportador constante do parecer de início desta revisão, a peticionária inicialmente apresentou uma análise preliminar do funcionamento da economia chinesa. Destacou que em análises recentes, as autoridades dos Estados Unidos da América (EUA) e da União Europeia (UE) concluíram que a China não operaria a partir de princípios de mercado. Destacou que o Departamento de Comércio dos EUA teria elaborado, em 26/10/2017, memorando sobre o status de não economia de mercado da China, e concluído que: "China is a non-market economy (NME) country because it does not operate sufficiently on market principles to permit the use of Chinese prices

and costs for purposes of the Department's antidumping analysis. The basis for the Department's conclusion is that the state's role in the economy and its relationship with markets and the private sector results in fundamental distortions in China's economy."

Ressaltou que, no mesmo sentido, a União Europeia (UE) no documento "Commission Staff Working Document On Significant Distortions In The Economy Of The People's Republic Of China For The Purposes Of Trade Defence Investigations", teria concluído que o Partido Comunista Chinês e o Estado possuem um papel de liderança na governança econômica do país.

Neste Anexo, as considerações sobre a prevalência de condições de economia de mercado constam do item 5.2 supra. Neste item, há várias menções também ao potencial exportador da China de pneus de automóvel objeto do direito antidumping.

Em relação ao setor de pneumáticos e a fim de avaliar o potencial exportador da China, para fins de início desta revisão, a peticionária alegou que não dispunha de informação precisa sobre a capacidade produtiva e produção de pneus de passeio na China. Não obstante, informou que, de acordo com a Tyre Press, em 2016, foram produzidos em torno de 600 milhões de unidades de pneus no país, muitos deles pneus para automóveis de passageiros. Já em 2017, estimou-se que foram produzidas 960 milhões de unidades de pneus no país e que a China seria a maior produtora mundial de pneus. A publicação também informa que o desenvolvimento da indústria automobilística chinesa, assim como o aumento das vendas internas de veículos, teria sido relevante para o aumento da demanda por pneus para carros novos e para o mercado de reposição.

De acordo com relatório da International Trade Commission dos Estados Unidos em análise de caso que apresentaria características similares ao caso presente, e que teria sido encerrado em 10 de agosto de 2015 com a condenação de produtores/exportadores chineses por práticas de dumping e subsídios em 2014, aproximadamente 150 empresas foram identificadas como produtoras de pneus na China, sendo que 80 delas se identificaram como produtoras de pneus para automóveis de passageiros e "light trucks" ("PVLT"), com operações em 90 localidades. O relatório destaca que, de acordo com dados públicos da China Rubber Industry Association ("CRIA"), em 2014 a produção de PVLT na China teria sido estimada em 399 milhões de pneus, e as projeções para 2015 indicariam a produção de 418 milhões de PVLT em 2015.



O sítio eletrônico do Trademap indica que a China exportou 1.925.089 toneladas em P5 (janeiro a dezembro) de produtos classificados sob a subposição 4011.10 do Sistema Harmonizado. Apesar de tal código incluir outros produtos que não os investigados, mesmo uma fração deste montante seria significativa, se considerarmos que o mercado brasileiro, em P5, foi de cerca de [CONFIDENCIAL] toneladas. Esses dados também denotariam que, na hipótese de não prorrogação do direito antidumping no Brasil, os pneus antes destinados para os mercados acima referidos poderiam ser direcionados para o mercado brasileiro.

Além da medida aplicada pelo Brasil, os EUA aplicaram, em 10 de agosto de 2015, medida antidumping e medida compensatória sobre as importações de pneus de passageiros originárias da China, o que constituiria claro indício da costumeira prática desleal de comércio.

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

Em pesquisa ao sítio eletrônico do Portal Integrado de Inteligência Comercial (Integrated Trade Intelligence Portal - I-TIP) da Organização Mundial do Comércio - OMC, verificou-se que no período de investigação o direito antidumping e as medidas compensatórias aplicadas pelos Estados Unidos da América às importações do produto similar originário da China permaneceram em vigor. Não foram observadas medidas adicionais aplicadas por outros membros da OMC no mesmo período. Tampouco foram aportados aos autos do processo de revisão elementos sobre a alteração das condições de mercado ao longo do período de revisão.

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 continuação/retomada de dano à indústria doméstica.

Assim, para efeito da análise relativa à determinação do início da investigação, 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 - janeiro de 2013 a dezembro de 2017;
- P2 - janeiro de 2014 a dezembro de 2017;
- P3 - janeiro de 2015 a dezembro de 2017;
- P4 - janeiro de 2016 a dezembro de 2017; e
- P5 - janeiro de 2017 a dezembro de 2017.

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 item tarifário 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 investigação de retomada/continuidade de dano à indústria doméstica:

Importações Totais (em toneladas) [Número índice]

	P1	P2	P3	P4	P5
China	100,0	41,5	41,0	22,3	576,9
Total sob Análise	100,0	41,5	41,0	22,3	576,9
Argentina	100,0	102,1	57,7	118,5	95,2
México	100,0	101,4	140,5	73,1	258,1
Vietnã	100,0	271,8	96,0	100,8	141,2
Indonésia	100,0	91,3	24,8	71,1	291,7
Índia	100,0	209,6	78,5	20,9	379,6
Rússia	100,0	119,7	50,7	136,8	163,6
Sérvia	100,0	105,6	17,9	97,4	742,3
Demais Origens*	100,0	32,6	32,5	103,3	67,0
Total Exceto sob Análise	100,0	82,2	58,6	90,1	152,0
Total Geral	100,0	74,9	56,8	85,2	160,0



*Demais origens são: Reino Unido, Tailândia, Ucrânia, Taipé Chinês, Coreia do Sul, Turquia, Polônia, Japão, República Checa, Hungria, Estados Unidos da América, Peru, África do Sul, Colômbia, Alemanha, Singapura, Portugal, Itália, Venezuela, Eslováquia, Belarus e Romênia

Observa-se que de P1 para P4 houve quedas consecutivas nos volumes de importação da origem investigada, sendo de 58,5% de P1 para P2, de 59% de P2 para P3 e de 77,7% de P3 para P4. Na sequência houve incremento de 476,9%, de P4 para P5. Considerando os extremos da série, houve queda de 78,1% de P1 para P5.

Em relação ao volume importado das origens não objeto do direito, também houve quedas consecutivas de P1 a P4, as quais corresponderam a 17,8% de P1 para P2, de 41,4% de P2 para P3 e de 9,9% de P3 para P4. Na sequência, houve incremento de 52% de P4 para P5. Ainda assim, considerando os extremos da série, houve queda de 34,1% de P1 para P5, no volume importado das origens não gravadas com o direito antidumping.

Constatou-se que as importações brasileiras totais de pneus de automóveis apresentaram contrações sucessivas de 25,1% de P1 para P2, de 43,2% de P2 para P3 e de 14,8% de P3 para P4. No último período ocorreu incremento de 60%, de P4 para P5. Considerando todo o período de análise, houve queda de 42% de P1 para P5 das importações totais de pneus de automóveis.

6.1.2Do 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 investigação de continuação ou retomada de dano à indústria doméstica. Os valores totais e preços praticados na condição FOB encontram-se disponíveis no Anexo II deste documento.

Valor das Importações Totais (mil US\$ CIF) [Número índice]

	P1	P2	P3	P4	P5
China	100,0	38,0	36,9	20,2	561,0
Total sob Análise	100,0	38,0	36,9	20,2	561,0
Argentina	100,0	98,1	62,1	106,4	96,5
México	100,0	93,2	111,7	68,7	302,6
Vietnã	100,0	225,8	89,0	83,5	147,8
Indonésia	100,0	100,9	26,9	64,4	288,5
Índia	100,0	188,3	76,5	18,8	377,5
Rússia	100,0	114,3	38,6	117,2	170,0
Sérvia	100,0	112,9	13,5	95,6	723,2
Demais Origens	100,0	32,6	27,8	82,9	83,5
Total Exceto sob Análise	100,0	81,9	57,1	85,2	147,2
Total Geral	100,0	74,7	55,4	81,6	152,8



O valor, em mil US\$ CIF, importado da origem objeto do direito antidumping apresentou reduções sucessivas de 62% de P1 para P2, de 63,1% de P2 para P3 e de 79,8%, de P3 para P4. Na sequência houve incremento de 461,0% de P4 para P5. De P1 para P5, a retração do valor importado da China atingiu 84,1%.

Quando analisadas as importações das demais origens, foi observado retração de 18,1% de P1 para P2, de 42,9% de P2 para P3 e de 14,8% de P3 para P4. Na sequência, houve aumento de 47,2% de P4 para P5. Considerando todo o período de investigação, evidenciou-se retração de 41,4% nos valores importados das outras origens de P1 para P5.

O valor das importações totais apresentou retração de 25,3% de P1 para P2, de 44,6% de P2 para P3 e de 18,4%, de P3 para P4. Na sequência, houve aumento de 52,8% de P4 para P5. Considerando todo o período de investigação, evidenciou-se retração de 48,4% no valor das importações totais de P1 para P5.

Preço das Importações Totais (US\$ CIF/t) [Número índice]

	P1	P2	P3	P4	P5
China	100,0	91,4	90,2	90,4	97,2
Total sob Análise	100,0	91,4	90,2	90,4	97,2
Argentina	100,0	96,1	107,6	89,8	101,3
México	100,0	91,9	79,5	94,0	117,2
Vietnã	100,0	83,1	92,7	82,9	104,7
Indonésia	100,0	110,5	108,4	90,6	98,9
Índia	100,0	89,9	97,4	89,7	99,4
Rússia	100,0	95,5	76,2	85,7	103,9
Sérvia	100,0	106,9	75,2	98,1	97,5
Demais Origens	100,0	99,8	85,6	80,3	124,8

Total Exceto sob Análise	100,0	99,7	97,4	94,6	96,8
Total Geral	100,0	99,8	97,5	95,8	95,5

Observou-se que o preço CIF médio por tonelada ponderado das importações brasileiras de pneus de automóveis objeto do direito antidumping apresentaram contrações sucessivas ao longo de todo o período de análise de dumping, sendo de 8,6% de P1 para P2, de 9,8% de P2 para P3, de 9,6% de P3 para P4 e de 2,8% de P4 para P5. Considerando o período de P1 a P5, o preço CIF médio das importações objeto do direito apresentou retração de 27,5%.

O preço CIF médio por tonelada ponderado de outros fornecedores também seguiu tendência de contração ao longo do período de análise, porém mais tênue, com redução de 0,3% de P1 para P2, de 2,6%, de P2 para P3, de 5,4% de P3 para P4 e 3,2% de P4 para P5. Assim, considerando todo o período, houve queda de 11,1% de P1 para P5.

No que atine ao preço médio das importações totais brasileiras do produto em tela, observou-se que este apresentou quedas sucessivas de 0,2% de P1 para P2, de 2,5% de P2 para P3, de 4,2% de P3 para P4 e de 4,5% de P4 para P5. Considerando todo o período, observou-se queda de 11% de P1 para P5.

6.2Do mercado brasileiro

Para dimensionar o mercado brasileiro de pneus de automóveis, foram consideradas as quantidades vendidas no mercado interno, fornecidas na petição e confirmadas em verificação in loco, bem como as quantidades importadas totais apuradas com base nos dados de importação fornecidos pela RFB, apresentadas supra. Os dados dos outros produtores nacionais foram agregados com base na estimativa apresentada pela ANIP na petição, uma vez que, conforme relatado nos itens 2.1.7.1 e 4 supra, não foram apresentadas respostas aos questionários por parte dos outros produtores nacionais conhecidos.

Mercado Brasileiro [Número índice] - Em toneladas

	Vendas Indústria Doméstica	Outros Produtores Nacionais	Importações Objeto do Direito Antidumping	Importações Outras Origens	Mercado Brasileiro
P1	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
P2	104,3	104,9	41,5	82,2	95,1
P3	99,2	99,6	17,0	48,1	81,4
P4	96,1	100,0	3,8	43,4	78,1
P5	95,9	96,4	21,9	65,9	84,0



Observou-se que o mercado brasileiro de pneus de automóveis apresentou quedas sucessivas equivalentes a 4,9%, de P1 para P2, 14,5%, de P2 para P3, e 4% de P3 para P4. No período seguinte, de P4 para P5, observou-se incremento de 7,5% no mercado brasileiro. Ao analisar os extremos da série, ficou evidenciada retração no mercado brasileiro de 16%.

6.3Da evolução das importações

6.3.1Da participação das importações no mercado brasileiro

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

Participação das Importações no Mercado Brasileiro [Número índice] - em t

	Mercado Brasileiro (A)	Importações Objeto do Direito Antidumping (B)	Participação no Mercado Brasileiro (%) (B/A)	Importações outras origens (C)	Participação no Mercado Brasileiro (%) (C/A)
P1	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
P2	95,1	41,5	43,7	82,2	86,4
P3	81,4	17,0	20,9	48,1	59,2
P4	78,1	3,8	4,9	43,4	55,5
P5	84,0	21,9	26,1	65,9	78,5

Observou-se que a participação das importações objeto do direito antidumping no mercado brasileiro apresentou retrações sucessivas de P1 para P4, sendo a diminuição observada de [CONFIDENCIAL] p.p. de P1 para P2, de [CONFIDENCIAL] p.p. de P2 para P3, de [CONFIDENCIAL] p.p. de P3 para P4. No período seguinte, de P4 para P5, as importações objeto do direito apresentaram recuperação, crescendo [CONFIDENCIAL] p.p., atingindo 1,5% de representatividade, representando retração de [CONFIDENCIAL] p.p. na participação ao longo do período.

Já as origens não gravadas com direito antidumping tiveram maior participação no mercado brasileiro e seu comportamento evoluiu de maneira semelhante ao das importações objeto do direito antidumping. Tais importações apresentaram retrações sucessivas de P1 a P4, quando atingiram sua menor participação, equivalente a 14,4%; e na sequência houve de elevação de P4 para P5 equivalente a [CONFIDENCIAL] p.p., atingindo 20,4% do mercado brasileiro.

6.3.2 Da relação entre as importações e a produção nacional

A tabela a seguir informa a relação entre as importações sujeitas ao direito antidumping e a produção nacional de pneus de automóveis. A produção dos outros produtores nacionais foi considerada como equivalente ao volume de vendas estimado dessas empresas, constante do item 6.2 supra, a qual foi somada à produção da indústria doméstica constante do item 7.3 infra para compor a produção nacional total.

Relação entre as Importações sob Análise e a Produção Nacional [Número índice]

	Produção Indústria Doméstica Toneladas (t)	Produção Outras Empresas Toneladas (t)	Produção Nacional Toneladas (t)	Importações Origens Investigadas Toneladas (t)	Relação (%)
P1	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
P2	103,0	104,9	103,7	41,5	40,1
P3	101,8	99,6	101,0	17,0	16,8
P4	92,3	100,0	95,0	3,8	4,0
P5	98,0	96,4	97,4	21,9	22,5



A relação entre as importações investigadas e a produção nacional foi decrescente de P1 para P4, quando atingiu seu menor nível, equivalente à redução de [CONFIDENCIAL] p.p., tendo, em seguida, apresentado elevação de P4 para P5 equivalente a [CONFIDENCIAL] p.p. Desse modo, considerando todo o período observou-se retração de [CONFIDENCIAL] p.p. de P1 para P5.

6.4 Da conclusão a respeito das importações

No período de análise de retomada de dano, observou-se redução das importações objeto do direito antidumping:

a) em termos absolutos, tendo atingido seu maior volume em P1, com [CONFIDENCIAL] toneladas, e o menor volume em P4, com [CONFIDENCIAL] toneladas, fechando o período de análise de dano com [CONFIDENCIAL] toneladas;

b) em relação ao mercado brasileiro, uma vez que em P1 a participação era de [CONFIDENCIAL] %, tendo retraído para [CONFIDENCIAL] % em P4, quando atingiu seu menor nível de participação, e apresentando crescimento para [CONFIDENCIAL] % em P5, ainda assim, em inferior à participação alcançada em P1; e

c) em relação à produção nacional, pois, em P1, representavam [CONFIDENCIAL]%, tendo apresentado retração para [CONFIDENCIAL] %, em P4, e crescimento para [CONFIDENCIAL] %, em P5.

d) Os preços médios em base CIF das importações originárias da China com indícios de continuação de dumping estiveram entre os mais baixos em todos os períodos analisados. Dentre as principais origens das importações brasileiras, apenas os preços médios indonésios, ucranianos e indianos em P1 e P2 e indianos e russos em P3 e P4 foram inferiores aos preços médios chineses, que, considerando todo o período, de P1 a P5, acumularam queda de 27,5%.

Apesar do incremento nas importações sob análise de P4 para P5, observou-se, de P1 para P5, redução dessas importações, tanto em termos absolutos - redução de 78,1% - como em termos relativos - redução de [CONFIDENCIAL] p.p. de participação no mercado brasileiro e de [CONFIDENCIAL] p.p. em

relação à produção nacional, o que demonstra a eficácia da medida aplicada.

7DOS INDICADORES DA INDÚSTRIA DOMÉSTICA

Como já demonstrado no item 4 deste Anexo, de acordo com o previsto no art. 34 do Decreto no8.058, de 2013, a indústria doméstica foi definida como a linha de produção de pneus de automóvel das empresas Bridgestone, Continental e Pirelli, responsáveis por 65% da produção nacional brasileira de pneus de automóveis durante o período de janeiro a dezembro de 2017. Dessa forma, os indicadores considerados neste documento refletem os resultados alcançados pelas citadas linhas de produção.

O período de análise dos indicadores da indústria doméstica corresponde ao período de janeiro de 2013 a dezembro de 2017, dividido da seguinte forma:

P1 - janeiro 2013 a dezembro de 2013;

P2 - janeiro 2014 a dezembro de 2014;

P3 - janeiro 2015 a dezembro de 2015;

P4 - janeiro 2016 a dezembro de 2016;

P5 - janeiro 2017 a dezembro de 2017.

De acordo com o disposto no art. 108 do Decreto no8.058, 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.

Ressalte-se que ajustes em relação aos dados apresentados pelas empresas na petição de início e em resposta aos pedidos de informações complementares foram efetuados, tendo em conta o resultado das verificações in loco realizadas por equipes desta autoridade investigadora. Tais ajustes não estavam refletidos no parecer de início desta revisão, mas foram incorporados aos indicadores contidos neste Anexo. As alterações em comparação aos dados considerados no Parecer de início desta revisão foram pontuais.

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-PA), 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.

7.1Do 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 adicionais e confirmado durante a verificação in loco. As vendas apresentadas estão líquidas de devoluções.

Vendas da Indústria Doméstica (em toneladas) [Número índice]

	Totais	Vendas no Mercado Interno	%	Vendas no Mercado Externo	%
P1	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
P2	103,6	104,3	100,6	89,6	86,4
P3	99,2	99,2	100,1	97,8	98,6
P4	96,0	96,1	100,1	93,9	97,8
P5	95,3	95,9	100,6	82,8	87,0

O volume de vendas de pneus de automóveis destinado ao mercado interno registrou crescimento de 4,3%, de P1 para P2, seguida de retrações consecutivas de 4,9%, de P2 para P3; e 3,1%, de P3 para P4; no período seguinte manteve certa estabilidade, com retração de 0,3%, de P4 para P5. Ao se considerar todo o período de análise, o volume de vendas da indústria doméstica para o mercado interno apresentou redução de 4,1%.



As vendas destinadas ao mercado externo, por sua vez, apresentaram redução de 10,4% de P1 para P2; seguida de aumento de 8,2% de P2 para P3, redução de 3,9% de P3 para P4 e nova redução, de 11,1%, de P4 para P5. Considerando os extremos da série, essas vendas diminuíram 17,2%. As exportações da indústria doméstica, que em P1 representavam [CONFIDENCIAL] % do total de suas vendas, mantiveram certa estabilidade ao longo do período de investigação de dano, fechando em P5 com participação de [CONFIDENCIAL] %.

Com relação às vendas totais da indústria doméstica, observou-se crescimento de 3,6% de P1 para P2, seguida de retrações consecutivas de 4,5%, de P2 para P3; e 3,2% de P3 para P4; no período seguinte manteve certa estabilidade, com retração de 0,8% de P4 para P5. Ao se considerar todo o período de análise, o volume de vendas da indústria doméstica apresentou redução de 4,7%.

7.2 Da participação do volume de vendas no mercado brasileiro

A tabela a seguir apresenta a participação de mercado das vendas da indústria doméstica destinadas ao mercado interno no mercado brasileiro.

Participação das Vendas da Indústria Doméstica no Mercado Brasileiro

[Número índice]

	Vendas no Mercado Interno (t)	Mercado Brasileiro (t)	Participação (%)
P1	100,0	100,0	100,0
P2	104,3	95,1	109,6
P3	99,2	81,4	121,9
P4	96,1	78,1	123,0
P5	95,9	84,0	114,1

A participação das vendas da indústria doméstica no mercado brasileiro de pneus de automóveis registrou incrementos sucessivos equivalentes a [CONFIDENCIAL] p.p. de P1 para P2, [CONFIDENCIAL] p.p., de P2 para P3, e [CONFIDENCIAL] p.p., de P3 para P4., na sequência apresentou retração de [CONFIDENCIAL] p.p. de P4 a P5. Assim, ao se analisar o período de P1 a P5, verificou-se aumento nessa participação de [CONFIDENCIAL] p.p.



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 o mix 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 [Número índice]

	Capacidade Instalada Efetiva (kg)	Produção (Produto Similar) (kg)	Produção (Outros Produtos) (kg)	Grau de Ocupação
P1	100,0	100,0	100,0	100,0
P2	97,0	103,0	89,6	102,8
P3	105,1	101,8	106,4	98,0
P4	100,4	92,3	136,0	102,8
P5	105,9	98,0	139,2	102,1

O volume de produção do produto similar da indústria doméstica aumentou 3,0% de P1 para P2, reduziu 1,2% de P2 para P3 e 9,4% de P3 a P4, e aumentou 6,1% de P4 a P5. Foi verificada retração de 2% quando considerados os extremos da série (P1 a P5).

A produção de outros produtos, que incluem outros tipos de pneus, câmaras de ar, [CONFIDENCIAL], reduziu 10,4% de P1 para P2, na sequência apresentou elevações sucessivas equivalentes a 18,7% em P3, 27,8% em P4, e 2,3% em P5, sempre em relação ao período anterior. Considerando os extremos da série, houve incremento de 39,2% de P1 para P5

O grau de ocupação da capacidade instalada, considerando todos os produtos, apresentou a seguinte evolução: aumento de [CONFIDENCIAL] p.p. de P1 para P2, retração de [CONFIDENCIAL] p.p. de P2 para P3, aumento de [CONFIDENCIAL] p.p. de P3 para P4 e redução de [CONFIDENCIAL] p.p. de P4 para P5. Quando considerados os extremos da série, observou-se crescimento 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 [CONFIDENCIAL] toneladas.

Com relação às outras entradas/saídas e as aquisições/revendas, necessário destacar que o volume elevado em P4 e P5 se trata das vendas realizadas da Pirelli Pneus para a Pirelli Comercial, que não foram contabilizadas na coluna de vendas internas. Adicionalmente, dentro das outras entradas/saídas são também registradas [CONFIDENCIAL].

Estoque final (t) [Número índice]

	Produção	Vendas no Mercado Interno	Vendas no Mercado Externo	Aquisições (-) Revendas	Outras Entradas/Saídas	Estoque Final
P1	100,0	100,0	100,0	(100,0)	100,0	100,0
P2	103,0	104,3	89,6	(1.397,8)	60,8	89,1
P3	101,8	99,2	97,8	(5.835,5)	78,4	135,5
P4	92,3	96,1	93,9	143.053,7	(3.969,2)	67,3
P5	98,0	95,9	82,8	567.801,5	(16.082,5)	108,7

O volume de estoque da indústria doméstica apresentou redução de 10,9% de P1 para P2, crescimento de 52,1% de P2 para P3, queda de 50,4% de P3 para P4, e crescimento de 61,5%, de P4 para P5. Ao se avaliar todo o período de análise de continuação ou retomada do dano, observou-se crescimento de 8,7%.

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 [Número índice]

	Estoque Final (t)	Produção (t)	Relação (%)
P1	100,0	100,0	100,0
P2	89,1	103,0	86,4
P3	135,5	101,8	133,0
P4	67,3	92,3	72,9
P5	108,7	98,0	110,9

A relação estoque final/produção apresentou redução de [CONFIDENCIAL] p.p. de P1 para P2, crescimento de [CONFIDENCIAL] p.p. de P2 para P3, queda de [CONFIDENCIAL] p.p. de P3 para P4 e crescimento de [CONFIDENCIAL] p.p. de P4 para P5. Considerando os extremos do período, de P1 a P5, a relação estoque final/produção acumulou crescimento de [CONFIDENCIAL] 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 [Número índice]

	P1	P2	P3	P4	P5
Linha de Produção	100,0	105,1	101,1	94,8	100,4
Administração e Vendas	100,0	114,2	93,6	96,3	96,2
Total	100,0	105,7	100,6	94,9	100,1

Verificou-se que o número de empregados que atuam na linha de produção de pneus de automóveis apresentou oscilação durante o período investigado, registrando aumento de 5,1% de P1 para P2, queda de 3,9% de P2 para P3, nova queda de 6,2% de P3 para P4 e crescimento de 5,9% de P4 para P5. Ao se analisar os extremos da série, o número de empregados ligados à produção aumentou 0,4%.

No que diz respeito ao número de empregados ligados aos setores de administração e vendas, apresentou aumento de 14,2% de P1 para P2, queda de 18,0% de P2 para P3, crescimento de 2,9% de P3 para P4 e estabilidade de P4 para P5 (-0,2%). Ao se analisar os extremos da série, o número de empregados ligados aos setores de administração e vendas reduziu 3,8%.

O número total de empregados aumentou de 5,7% de P1 para P2, queda de 4,8% de P2 para P3, nova queda de 5,6% de P3 para P4 e crescimento de 5,5% de P4 para P5. Ao se analisar os extremos da série, o número de empregados ligados à produção manteve-se estável (+0,1%).

Produtividade por empregado [Número índice]

Período	Empregados ligados à linha de produção	Produção (t)	Produção por empregado envolvido na linha da produção (t)
P1	100,0	100,0	100,0
P2	105,1	103,0	98,0
P3	101,1	101,8	100,8
P4	94,8	92,3	97,3
P5	100,4	98,0	97,6

A produtividade por empregado envolvido na produção de pneus de automóveis reduziu 2,0% de P1 para P2, aumentou 2,8% de P2 para P3, caiu 3,4% de P3 para P4 e permaneceu estável de P4 para P5 (+0,2%). Ao se considerar o período de P1 a P5, a produtividade por empregado retrocedeu 2,4%.

Massa Salarial (mil R\$ atualizados) [Número índice]

	P1	P2	P3	P4	P5
Linha de Produção	100,0	112,3	112,9	111,5	119,0
Administração e Vendas	100,0	118,0	113,1	118,2	90,3
Total	100,0	113,0	112,9	112,3	115,5



A massa salarial dos empregados da linha de produção apresentou elevações de 12,3%, de P1 para P2, e de 0,5%, de P2 para P3. Na sequência houve queda de 1,2%, de P3 para P4, e aumento de 6,7%, de P4 para P5. Ao se considerar todo o período de análise, de P1 para P5, a massa salarial dos empregados ligados à produção aumentou 19,0%.

A massa salarial total aumentou 13,0% de P1 para P2, recuou 0,1% em P3 e 0,5% em P4, e aumentou 2,8% em P5. Assim, a variação da massa salarial total de P1 a P5 foi positiva em 15,5%.

7.6Da demonstração de resultado

7.6.1Da receita líquida

A tabela a seguir apresenta a evolução da receita líquida de vendas do produto similar da indústria doméstica, conforme confirmado durante a verificação in loco. 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 (mil R\$ atualizados) [CONFIDENCIAL] / [Número índice]

	---	Mercado Interno	Mercado Externo		
	Receita Total	Valor	% total	Valor	% total
P1	[Confidencial]	100,0	[Confidencial]	100,0	[Confidencial]
P2	[Confidencial]	103,0	[Confidencial]	90,0	[Confidencial]
P3	[Confidencial]	97,6	[Confidencial]	116,6	[Confidencial]
P4	[Confidencial]	98,1	[Confidencial]	92,7	[Confidencial]

P5	[Confidencial]	110,4	[Confidencial]	69,2	[Confidencial]
----	----------------	-------	----------------	------	----------------

A receita líquida referente às vendas destinadas ao mercado interno registrou elevação de 3,0% de P1 para P2, queda de 5,3% de P2 para P3, aumento de 0,5% de P3 para P4 e crescimento de 12,6% de P4 para P5. Ao se considerarem os extremos da série, notou-se aumento de 10,4% 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 (29,5%) apenas entre P2 e P3. Nos demais períodos foram registradas reduções de 10,0% de P1 para P2, de 20,5% de P3 para P4 e de 25,4% de P4 para P5. Ao analisar o período de P1 para P5, observou-se decréscimo de 30,8%.

Por fim, a receita líquida total aumentou 2,4% de P1 para P2, caiu 3,7% de P2 para P3 e 0,8% de P3 para P4 e cresceu 10,7% de P4 para P5. Ao se considerar o período de análise de dano como um todo (P1 a P5), esse indicador evoluiu positivamente em 8,2%.

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 anteriormente.

Preço Médio da Indústria Doméstica (R\$ atualizados/t)

[Número índice]

Período	Venda no Mercado Interno	Venda no Mercado Externo
P1	100,0	100,0
P2	98,8	100,5
P3	98,3	119,3
P4	102,0	98,7
P5	115,2	83,5

Observou-se que o preço médio do produto similar doméstico diminuiu 1,2% de P1 para P2, caiu 0,5% de P2 para P3, cresceu 3,8% de P3 para P4, aumentou 12,9% de P4 para P5. Ao se considerar o período de P1 a P5, verificou-se aumento de 15,2% no preço médio da indústria doméstica no mercado interno.

No que diz respeito ao preço médio do produto vendido no mercado externo, houve aumento de 0,5% de P1 para P2 e de 18,7% de P2 para P3, reduções sucessivas de 17,2% e 15,4% de P3 para P4 e de P4 para P5 respectivamente. Considerando os extremos da série, observou-se redução de 16,5% 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 e confirmado durante o procedimento de verificação in loco.

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 (mil R\$ atualizados)

[Número índice]

	P1	P2	P3	P4	P5
Receita Líquida	100,0	103,0	97,6	98,1	110,4
CPV	100,0	101,2	99,5	95,0	110,1
Resultado Bruto	100,0	117,8	81,5	123,5	113,2
Despesas Operacionais	100,0	111,8	125,0	116,8	115,0
Despesas gerais e administrativas	100,0	133,5	126,1	134,3	105,3
Despesas com vendas	100,0	122,8	148,6	192,1	158,5



Resultado financeiro (RF)	100,0	66,4	127,0	54,6	87,6
Outras despesas (receitas) operacionais (OD)	100,0	(2,5)	(85,5)	(344,4)	65,6
Resultado Operacional	(100,0)	(71,5)	(413,5)	(72,6)	(127,2)
Resultado Operacional (exceto RF)	100,0	57,4	(372,1)	23,1	18,5
Resultado Operacional (exceto RF e OD)	100,0	38,1	(279,7)	(95,4)	33,7

Margens de Lucro (%) [Número índice]

	P1	P2	P3	P4	P5
Margem Bruta	100,0	114,4	83,5	125,9	102,5
Margem Operacional	(100,0)	(69,4)	(423,9)	(74,1)	(115,3)
Margem Operacional (exceto RF)	100,0	55,7	(381,4)	23,6	16,7
Margem Operacional (exceto RF e OD)	100,0	37,0	(286,7)	(97,3)	30,5

O resultado bruto da peticionária auferido com a venda de pneus de automóveis no mercado interno cresceu 17,8% de P1 para P2, retrocedeu 30,9% de P2 para P3, aumentou 51,6% de P3 para P4 e caiu 8,3% de P4 para P5. Considerando o período como um todo, de P1 para P5, houve aumento de 13,2% no resultado bruto.

O resultado operacional da indústria doméstica registrou as seguintes variações: elevação de 28,5% de P1 para P2, redução de 478,5%, de P2 para P3, aumento 82,4%, de P3 para P4 e queda de 75,2%, de P4 para P5. Considerando os extremos da série observou-se redução de 27,2% no resultado operacional.

O resultado operacional sem resultado financeiro, que se apresentava positivo em P1, retrocedeu 42,6% de P1 para P2, retrocedeu outros 748,3% de P2 para P3, tornando-se negativo. Aumentou 93,8% de P3 para P4, tornando-se positivo. Na sequência, retrocedeu 20,1% de P4 para P5 mantendo-se ainda positivo. Considerando-se os extremos da série, este indicador acumulou redução de 81,5%.

O resultado operacional sem resultado financeiro e outras despesas sofreu reduções sucessivas de 61,9%, de P1 para P2, de 834,3%, de P2 para P3, quando se tornou negativo. Apresentou elevação de 65,9%, de P3 para P4, mantendo-se negativo, e elevação de 135,3%, de P4 para P5, tornando-se positivo. Assim, de P1 a P5, o prejuízo operacional sem resultado financeiro e outras despesas recuou 66,3%.

Observou-se que a margem bruta da indústria doméstica apresentou crescimento de [CONFIDENCIAL] p.p. de P1 para P2, queda de [CONFIDENCIAL] p.p. de P2 para P3, crescimento [CONFIDENCIAL] p.p. de P3 para P4, retração de [CONFIDENCIAL] p.p. de P4 para P5. Ao se analisarem os extremos da série, contata-se que a margem bruta da indústria doméstica cresceu [CONFIDENCIAL] p.p.

A margem operacional, por sua vez foi sempre negativa no período e registrou crescimento de [CONFIDENCIAL] p.p. de P1 para P2, queda de [CONFIDENCIAL] p.p. de P2 para P3, crescimento [CONFIDENCIAL] p.p. de P3 para P4, retração de [CONFIDENCIAL] p.p. de P4 para P5. Ao se analisarem os extremos da série, contata-se que a margem operacional da indústria doméstica retrocedeu [CONFIDENCIAL] p.p.

A margem operacional sem o resultado financeiro recuou [CONFIDENCIAL] p.p. de P1 para P2 e recuou outros [CONFIDENCIAL] p.p. de P2 para P3; aumentou [CONFIDENCIAL] p.p. de P3 para P4 e manteve-se estável de P4 para P5. Considerando os extremos da série, de P1 para P5, a margem operacional sem o resultado financeiro recuou [CONFIDENCIAL] p.p.

A margem operacional sem o resultado financeiro e outras despesas recuou [CONFIDENCIAL] p.p. de P1 para P2 e recuou outros [CONFIDENCIAL] p.p. de P2 para P3; aumentou [CONFIDENCIAL] p.p. de P3 para P4 e aumentou outros [CONFIDENCIAL] p.p. de P4 para P5. Considerando os extremos da série, de P1 para P5, a margem operacional sem o resultado financeiro recuou [CONFIDENCIAL] p.p.

A tabela a seguir, por sua vez, apresenta a demonstração de resultados por quilograma vendido com vendas do produto similar no mercado doméstico.

Demonstração de Resultados Unitária (R\$ atualizados/t)

[Número Índice]



	P1	P2	P3	P4	P5
Receita Líquida	100,0	98,8	98,3	102,0	115,2
CPV	100,0	97,1	100,3	98,8	114,8
Resultado Bruto	100,0	113,0	82,1	128,5	118,1
Despesas Operacionais	100,0	107,1	125,9	121,6	120,0
Despesas gerais e administrativas	100,0	127,9	127,0	139,7	109,8
Despesas com vendas	100,0	117,7	149,7	199,8	165,3
Resultado financeiro (RF)	100,0	63,6	128,0	56,8	91,4
Outras despesas (receitas) operacionais (OD)	100,0	(2,4)	(86,1)	(358,3)	68,4
Resultado Operacional	(100,0)	(68,5)	(416,7)	(75,6)	(132,7)
Resultado Operacional (exceto RF)	100,0	55,0	(375,0)	24,1	19,3
Resultado Operacional (exceto RF e OD)	100,0	36,5	(281,8)	(99,3)	35,1

O resultado bruto unitário auferido com a venda do produto similar doméstico no mercado brasileiro melhorou 13,0% de P1 para P2, recuou 27,3% de P2 para P3, cresceu 56,5% de P3 para P4, seguido de diminuição de 8,1% de P4 para P5. Na análise do período como um todo, o resultado bruto unitário aumentou 18,1%.

O resultado operacional unitário foi negativo em todos os períodos, apresentado o seguinte comportamento: reduções de 31,5%, de P1 para P2, e de 708,0%, de P2 para P3. Na sequência, aumentou 81,9%, de P3 para P4 e recuou 75,7%, de P4 para P5. Considerando os extremos da série, de P1 a P5, tal indicador recuou 32,7%.

O resultado operacional sem resultado financeiro por tonelada recuou 45,0%, de P1 para P2, recuou ainda 781,4%, de P2 para P3, aumentou 106,4% de P3 para P4, e reduziu 19,9% de P4 para P5. Na análise do período como um todo, o prejuízo operacional sem resultado financeiro unitário diminuiu 80,7%.

7.7 Dos fatores que afetam os preços domésticos

7.7.1 Dos custos

A tabela a seguir apresenta a evolução dos custos de produção associados à fabricação de pneus de automóveis pela indústria doméstica.

Evolução dos Custos [Número índice]

Em R\$ atualizados/t

	P1	P2	P3	P4	P5
1 - Custos Variáveis	100,0	97,2	93,8	97,1	101,8
Matéria-prima	100,0	89,2	78,2	76,5	88,9
Borracha Natural	100,0	84,7	74,6	75,4	96,5
Borracha Sintética	100,0	89,2	83,8	85,6	94,8
Negro de fumo	100,0	94,6	69,0	56,1	65,8
Outros insumos	100,0	102,8	115,8	120,4	109,1
Arames	100,0	101,0	117,0	120,5	107,4
Tecidos	100,0	99,3	112,6	109,9	97,6
Químicos	100,0	111,3	121,6	128,5	121,5
Outros	(100,0)	(207,0)	(226,5)	(112,8)	(157,2)
Utilidades	100,0	102,7	138,1	130,7	116,8
Energia Elétrica	100,0	103,9	170,6	161,5	132,9
Gás	100,0	101,4	98,2	92,0	96,7
Outros Combustíveis	100,0	99,8	96,0	95,8	97,7
Óleo	-	-	-	-	-
Água	100,0	111,2	43,6	59,6	49,6
Outros custos variáveis	100,0	107,5	98,4	112,2	118,9
Mão de obra direta	100,0	105,4	90,4	116,0	123,6
Mão de obra indireta	100,0	109,3	96,0	122,3	124,8



Manutenção	100,0	137,5	139,7	142,5	142,0
Materiais indiretos	100,0	106,6	98,9	115,7	105,7
Outros custos variáveis	100,0	76,7	79,4	46,6	73,2
2 - Custos Fixos	100,0	123,4	113,3	123,4	122,1
Mão de obra direta	100,0	114,2	98,6	124,9	125,1
Depreciação	100,0	125,1	117,2	117,9	109,8
Outros custos fixos	100,0	127,2	118,4	127,4	131,4
3 - Custo de Produção (1+2)	100,0	99,9	95,8	99,7	103,9

O custo de produção por tonelada de pneus de automóveis diminuiu 0,1% de P1 para P2, recuou 4,1% de P2 para P3, aumentou 4,1%, de P3 para P4, elevou 4,2% de P4 para P5. Ao se considerar o período como um todo, o custo de produção total aumentou 3,9%.

7.7.2 Da relação custo/preço

A relação entre o custo de produção e o preço indica a participação desse custo no preço de venda da indústria doméstica, no mercado interno, ao longo do período de análise.

Participação do Custo de Produção no Preço de Venda [Número índice]

	Custo de Produção - R\$ atualizados/(t)	Preço de Venda no Mercado Interno - R\$ atualizados/(t)	Relação (%)
P1	100,0	100,0	100,0
P2	99,9	98,8	101,1
P3	95,8	98,3	97,4
P4	99,7	102,0	97,8
P5	103,9	115,2	90,2

Observou-se que a relação entre o custo de produção e o preço de venda da indústria doméstica aumentou [CONFIDENCIAL] p.p. de P1 para P2, diminuiu [CONFIDENCIAL] p.p de P2 para P3, aumentou [CONFIDENCIAL] p.p. de P3 para P4, voltando a registrar redução [CONFIDENCIAL] p.p de P4 para P5. Ao se analisarem os extremos da série, de P1 a P5, a relação custo/preço reduziu [CONFIDENCIAL] p.p.



7.7.3 Da magnitude da margem de dumping

Buscou-se avaliar em que medida a magnitude da margem de dumping dos produtores/exportadores chineses afetou a indústria doméstica. Para isso, examinou-se qual seria o impacto sobre os preços da indústria doméstica caso as exportações do produto objeto da investigação para o Brasil não tivessem sido realizadas a preços de dumping.

Considerando que o montante correspondente ao valor normal representa o menor preço pelo qual uma empresa pode exportar determinado produto sem incorrer na prática de dumping, procurou-se quantificar a qual valor os pneus de automóveis originários da China chegariam ao Brasil, considerando os custos de internação, caso aquele montante fosse praticado nas suas exportações.

Para isso, considerando que a Zhongce e a Linglong tiveram seu valor normal calculado com base na melhor informação disponível, o valor normal internado foi calculado considerando-se o valor normal apurado conforme os itens 5.2.4.1 e 5.2.5.1 deste Anexo.

Ao valor normal na condição FOB, adicionaram-se os valores referentes ao frete e ao seguro internacional, considerando-se os valores efetivamente incorridos nas importações desses produtores/exportadores, para obtenção do valor normal na condição CIF. Os valores de frete e seguro internacionais foram calculados a partir do valor por quilograma extraído dos dados da RFB, convertidos para dólares estadunidenses por meio da taxa de câmbio média em P5. Para obtenção do valor normal na condição CIF internado, também foram somados os valores referentes ao Imposto de Importação e às despesas de internação. O valor do Imposto de Importação foi calculado com base na aplicação do percentual de 16% sobre o preço CIF. As despesas de internação foram calculadas utilizando o percentual de 3%, conforme utilizado na análise de subcotação apresentada no item 8.3 deste Anexo.

Já para a empresa GITI, o valor normal foi construído a partir de sua estrutura de custo, conforme reportado em sua resposta ao questionário e detalhado no item 5.2.3.1. Cabe ressaltar que para fins da análise da magnitude da margem de dumping o valor normal foi construído por CODIP, uma vez que o propósito da análise é comparar o valor normal internalizado no Brasil com o preço da indústria doméstica.

Já o preço de venda da indústria doméstica no mercado interno em P5 foi obtido pela razão entre a receita líquida e a quantidade vendida, em toneladas, líquidas de devoluções, no mercado interno, calculado para cada CODIP. O preço da indústria doméstica em reais foi convertido para dólares estadunidenses considerando a taxa de câmbio média de P5 disponibilizada pelo Banco Central do Brasil.

A partir da comparação efetuada conforme detalhado neste item, constatou-se que, na ausência da prática de dumping, isto é, se o produto fosse exportado ao Brasil a preço do valor normal, o produto objeto da investigação ingressaria no mercado brasileiro, em média, US\$ 0,02/kg (dois centavos de dólar estadunidense por quilograma) acima do preço médio praticado pela indústria doméstica.

7.8Do fluxo de caixa

A tabela a seguir mostra o fluxo de caixa da indústria doméstica. Ressalte-se que os valores de caixa gerados no período correspondem à totalidade das operações da empresa, não somente aos resultados obtidos com vendas do produto similar.

Fluxo de Caixa (mil R\$ atualizados) [Número índice]

	P1	P2	P3	P4	P5
Caixa Líquido Gerado pelas Atividades Operacionais	100,0	37,1	(34,6)	78,4	36,5
Caixa Líquido das Atividades de Investimentos	(100,0)	(19,1)	(131,3)	(1,1)	(158,0)
Caixa Líquido das Atividades de Financiamento	(100,0)	(61,0)	238,1	(87,2)	(28,9)
Aumento (Redução) Líquido (a) nas Disponibilidades	100,0	24,2	27,4	342,6	(399,7)

Observou-se que o caixa líquido total gerado nas atividades da empresa recuou 75,8% de P1 para P2, cresceu 12,9% de P2 para P3, aumentou 1.151% de P3 para P4, e caiu 216,7% de P4 para P5. Ao se analisar o período como um todo (P1 a P5), o caixa líquido total recuou 499,7%.



7.9Do retorno sobre investimentos

A tabela a seguir apresenta o retorno sobre investimentos, considerando a divisão dos valores dos lucros líquidos da indústria doméstica decorrente da totalidade das operações da empresa pelos ativos totais no último dia de cada período, constantes das demonstrações financeiras. Ou seja, o cálculo se refere aos lucros e ativos da empresa como um todo, e não somente aos relacionados ao produto similar doméstico.

Retorno sobre investimentos (mil R\$) [Número índice]

	P1	P2	P3	P4	P5
Lucro Líquido (A)	100,0	93,9	(62,5)	62,9	50,1
Ativo Total (B)	100,0	106,3	122,0	134,0	144,9
Retorno sobre o Investimento Total (A/B) (%)	100,0	88,4	(51,2)	47,0	34,6

Observou-se que a taxa de retorno sobre investimentos recuou [CONFIDENCIAL] p.p., de P1 para P2, recuou ainda [CONFIDENCIAL] p.p. de P2 para P3, aumentou [CONFIDENCIAL] p.p. de P3 para P4, recuou [CONFIDENCIAL] p.p. de P4 para P5. Por fim, analisando os extremos da série, de P1 a P5, o retorno sobre investimentos diminuiu [CONFIDENCIAL] p.p.

7.10Da capacidade de captar recursos ou investimentos

Para avaliar a capacidade de captar recursos, a Subsecretaria calculou os índices de liquidez geral e corrente a partir dos dados relativos à totalidade dos negócios da indústria doméstica, constantes de suas demonstrações financeiras.

O índice de liquidez geral indica a capacidade de pagamento das obrigações de curto e de longo prazo e o índice de liquidez corrente, a capacidade de pagamento das obrigações de curto prazo.

Capacidade de captar recursos ou investimentos [Número índice]

----	P1	P2	P3	P4	P5
Índice de Liquidez Geral	100,0	118,7	97,3	92,6	87,0
Índice de Liquidez Corrente	100,0	127,1	91,0	87,5	75,8

O índice de liquidez geral diminuiu a partir de P2, sendo a contração de P1 para P5 de 13,0%. O índice de liquidez corrente, por sua vez, também diminuiu a partir de P2, contraindo-se 24,2% de P1 para P5.

7.11Do crescimento da indústria doméstica

O volume de vendas da indústria doméstica para o mercado interno em P5 foi inferior ao volume de vendas registrado em P1 (-4,1%), e ao registrado em P4 (-0,3%).

Considerando que o crescimento da indústria doméstica se caracteriza pelo aumento do seu volume de venda no mercado interno, pode-se constatar que a indústria doméstica não cresceu no período de revisão.

Além disso, frise-se que a redução de 4,1%, no volume de vendas da indústria doméstica no mercado interno, foi acompanhada pela redução de 16%, de P1 a P5, do próprio mercado brasileiro. Dessa forma, conclui-se que a indústria doméstica, apesar de não conseguir aumentar seu volume de vendas, aumentou sua participação no mercado brasileiro (aumento de [CONFIDENCIAL] p.p.) devido à queda superior no mercado brasileiro e à redução da participação das importações investigadas no mercado brasileiro no mesmo período ([CONFIDENCIAL] p.p.).

Dessa forma, conclui-se que a indústria doméstica não apresentou crescimento absoluto de suas vendas, apenas crescimento relativo em relação ao mercado brasileiro.

7.12Da conclusão sobre os indicadores da indústria doméstica

A partir da análise dos indicadores expostos neste Anexo, verificou-se que, durante o período de análise da continuação ou retomada do dano, as vendas da indústria doméstica no mercado interno recuaram 4,1% na comparação entre P1 e P5. Nesse cenário, os resultados operacionais foram negativos nos cinco períodos analisados. Tais prejuízos também foram observados nos resultados operacionais excluindo-se os resultados financeiros, que recuaram 81,5% de P1 para P5, e nos resultados operacionais excluindo-se os resultados financeiros e outras despesas operacionais, que recuaram 66,3% considerando os extremos da série.

Apesar da queda absoluta das vendas da indústria doméstica no mercado interno, evidenciada no item anterior, houve aumento na participação das vendas da indústria doméstica no mercado brasileiro ([CONFIDENCIAL] p.p. de P1 para P5, apesar da redução de [CONFIDENCIAL] p.p. de P4 para P5). A produção de pneus de automóveis da indústria doméstica oscilou durante o período da análise, observando um decréscimo de 2% de P1 a P5. Esta redução, contudo, foi acompanhada pela ampliação do grau de ocupação da capacidade instalada de P1 para P5 ([CONFIDENCIAL] p.p.), decorrente e do incremento da produção dos outros produtos, que apresentaram crescimento de 39,2% ao longo do período de análise de dano. Ao longo do período de revisão, a indústria doméstica operou com elevada ocupação da capacidade instalada, que variou em um intervalo entre [CONFIDENCIAL].

Por sua vez, os estoques aumentaram 8,7% de P1 para P5, apresentando crescimento relevante, de P4 para P5, com incremento de 61,5%. O número de empregados ligados à produção apresentou estabilidade ao longo do período analisado, de P1 a P5, com incremento de 0,4%, enquanto a massa salarial apresentou crescimento de 19%. A produtividade por empregado, por sua vez, reduziu 2,4% de P1 para P5, apresentando estabilidade (com contração de 0,3%) de P4 para P5.

A receita líquida obtida pela indústria doméstica no mercado interno cresceu 10,4% de P1 para P5, motivada pelo incremento no preço da indústria doméstica, de 15,2%, a despeito da redução do volume de venda ao longo do período investigado (4,1% de P1 a P5). Observou-se redução da relação custo/preço de P1 para P5 ([CONFIDENCIAL] p.p.) visto que o incremento dos custos de produção (3,9% de P1 para P5) foi inferior ao incremento dos preços médios praticados pela indústria doméstica.



O resultado bruto foi positivo em todos os períodos da série, apresentando crescimento de 13,2% de P1 para P5, porém sendo observada contração de 8,3% de P4 para P5. A margem bruta apresentou evolução parecida, com estabilidade de P1 para P5, com incremento de [CONFIDENCIAL] p.p. e contração de [CONFIDENCIAL] p.p. de P4 para P5. Já o resultado operacional se apresentou negativo em todos períodos, apresentando contração de 27,2% de P1 para P5 e 75,2% de P4 para P5. A margem operacional apresentou redução de [CONFIDENCIAL] p.p. de P1 para P5 e [CONFIDENCIAL] p.p. de P4 para P5. Comportamento semelhante foi apresentado pelo resultado operacional exceto o resultado financeiro, o qual apresentou redução de 81,5% de P1 para P5 e 20,1% de P4 para P5. A margem operacional sem as despesas financeiras reduziu [CONFIDENCIAL] p.p. de P1 para P5 e se manteve estável de P4 para P5. Por sua vez, o resultado operacional exceto o resultado financeiro e as outras despesas diminuiu 66,3% de P1 para P5 e cresceu 135,3% de P4 para P5, e a margem operacional sem as despesas financeiras e as outras despesas, a qual apresentou diminuição de [CONFIDENCIAL] p.p. de P1 para P5, apresentando crescimento de [CONFIDENCIAL] p.p. de P4 para P5.

Verificou-se que de P1 para P5, a indústria doméstica apresentou redução no volume de vendas (-4,1%), porém em proporção inferior à contração do mercado brasileiro (-16%), o que permitiu crescimento na participação no mercado brasileiro. Tal crescimento decorreu com incremento do preço, porém tal melhoria não foi refletida nas margens operacionais, que apresentaram deterioração no período, sendo necessário destacar que em P5 [CONFIDENCIAL].

Ao se observar o período de P4 para P5, verificou-se que as melhorias dos indicadores da indústria doméstica de P1 para P4 quase foram neutralizadas pela evolução no último interstício da análise, onde se observou contração de 0,3%, no volume de vendas da indústria doméstica, com incremento no preço de venda em 12,9% acompanhado por incremento no CPV unitário em 16,2%, o que impactou negativamente a margem bruta e as margens operacionais. Adicionalmente, a participação da indústria doméstica também apresentou retração, com queda de 3,9 p.p. no mercado brasileiro.

Dessa forma, apesar do aumento da participação das vendas do produto similar no mercado brasileiro ao longo do período de revisão e da elevada utilização da capacidade instalada durante todo o período, pôde-se concluir pela continuidade do dano nos indicadores da indústria doméstica, especialmente no que tange às margens de lucro operacionais, operacionais exclusive resultados financeiros e operacionais exclusive resultados financeiros e outras despesas.



8DA CONTINUAÇÃO OU RETOMADA DO DANO

O art. 108 c/c o art. 104 do Decreto no8.058, 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 (8.1); o comportamento das importações do produto objeto da revisão durante sua vigência e a provável tendência (8.2); o preço provável das importações objeto de dumping e o seu provável efeito sobre os preços do produto similar no mercado interno brasileiro (8.3); o impacto provável das importações objeto de dumping sobre a indústria doméstica (8.4); alterações nas condições de mercado (8.5); e o efeito provável de outros fatores que não as importações objeto de dumping sobre a indústria doméstica (8.6).

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

O art. 108 c/c o inciso I do art. 104 do Decreto no8.058, de 2013, estabelecem que, para fins de determinação de probabilidade de continuação ou retomada de dano à indústria doméstica decorrente de importações sujeitas ao direito, deve ser examinada a situação da indústria doméstica durante a vigência do direito.

Nesse sentido, verificou-se que a indústria doméstica apresentou contração em seu volume de vendas, sendo a contração acumulada de 4,1% de P1 para P5. Por outro lado, essa contração foi em proporção inferior à contração do mercado brasileiro no mesmo período, que reduziu 16%. A evolução de tais indicadores, acarretou em crescimento na participação do produto similar nacional no mercado brasileiro, que atingiu 49,6% em P5, [CONFIDENCIAL] p.p. superior à participação observada em P1. Ressalta-se, entretanto, que o maior nível de participação da indústria doméstica aconteceu em P4, quando essas vendas representaram 53,5% do mercado brasileiro. Essa evolução de P4 para P5 ocorreu em decorrência da contração das vendas da indústria doméstica, em 0,3%, apesar do crescimento de 7,5% do mercado brasileiro no período. Quanto à produção, acompanhando a evolução das vendas ao longo do

período, este indicador apresentou contração de 2% de P1 para P5, o que não impediu que o estoque observado no final de P5 fosse 8,7% superior ao mesmo indicador em P1, pois as vendas internas não acompanharam a produção de P4 para P5.

Ressalta-se que o crescimento relativo no mercado brasileiro foi acompanhando pelo incremento na receita líquida e no preço médio de venda no mercado interno, que cresceram 10,4% e 15,2%, respectivamente, de P1 para P5, que se refletiram em incremento na margem bruta, de [CONFIDENCIAL] p.p. no mesmo período. Por outro lado, a margem operacional líquida, a margem operacional líquida de receitas financeiras e a margem operacional líquida de receita financeiras e outras despesas apresentaram contração de [CONFIDENCIAL] p.p., [CONFIDENCIAL] p.p. e [CONFIDENCIAL] p.p., respectivamente. Tal evolução reflete a evolução do CPV, que, de P1 para P5, apresentou crescimento de 15,9%.

Diante de todo exposto, considerando que a indústria doméstica apresentou crescimento na sua participação no mercado brasileiro de P1 para P5, com incremento de preço e pequena deterioração de sua lucratividade, enquanto as importações do produto objeto do direito antidumping apresentaram redução acentuada comparando-se os extremos do período de revisão (78,1% de P1 a P5), com crescimento apenas de P4 para P5, restou evidenciado que o direito antidumping imposto ajudou a neutralizar o dano causado pelas importações objeto de dumping à indústria doméstica, a despeito dos resultados financeiros negativos obtidos pela indústria doméstica ao longo do período (prejuízo operacional em todos os 5 períodos).

8.2 Do comportamento das importações

O art. 108 c/c o inciso II do art. 104 do Decreto no8.058, 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 6.1.1 deste Anexo, verificou-se que, de P1 a P4, houve quedas consecutivas do volume das importações objeto do direito antidumping. Verificou-se que em P1 as importações objeto do direito antidumping somaram [CONFIDENCIAL] toneladas. Em P4 esse montante foi reduzido a [CONFIDENCIAL] toneladas, com posterior crescimento para [CONFIDENCIAL] toneladas em P5. Tal redução ocasionou redução na participação dessas importações no mercado brasileiro, que passaram de 5,7%, em P1, para 0,3% em P4 e 1,5% em P5.



Ressalte-se que, como sera abordado no item 8.3, o preço médio CIF internado no Brasil do produto importado da China, quando considerado o direito antidumping, não apresentou subcotação em relação ao preço da indústria doméstica em todos os períodos.

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 no8.058, 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, buscou-se avaliar, inicialmente, 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 no8.058, de 2013, o efeito das importações a preços com dumping sobre os preços da indústria doméstica deve ser avaliado sob três aspectos, conforme disposto no § 2º do art. 30 do Decreto no8.058, de 2013. Inicialmente, deve ser verificada a existência de subcotação significativa do preço do produto importado a preços com dumping em relação ao produto similar no Brasil, ou seja, se o preço internado do produto investigado 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 investigadas impedem, de forma relevante, o aumento de preços, devido ao aumento de custos, que teria ocorrido na ausência de tais importações.

A fim de se comparar o preço dos pneus de automóveis importados da origem investigada com o preço médio de venda da indústria doméstica no mercado interno, por CODIP, procedeu-se ao cálculo do preço CIF internado e atualizado, em R\$/kg, do produto importado dessa origem no mercado brasileiro. Já o preço de venda da indústria doméstica no mercado interno foi obtido pela razão entre a receita líquida, também em reais atualizados, e a quantidade vendida, em quilogramas, no mercado interno durante o período de investigação de investigação de dano.

Para o cálculo dos preços internados do produto importado no Brasil da origem investigada, foram considerados os percentuais de 16% referente ao imposto de importação do produto objeto da investigação. Foram apurados, também, os valores totais do Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM), por meio do montante efetivamente recolhido disponibilizado pela RFB. Levou-se em consideração que não há incidência de AFRMM nas importações com transporte aéreo e rodoviário; importações desembaraçadas em regime de drawback, importações destinadas à Zona Franca de Manaus e importações beneficiadas em acordos preferenciais.

Em seguida, foram apuradas as despesas de internação, aplicando-se o percentual de 3% sobre o valor CIF de cada uma das operações de importação constantes dos dados da RFB. Esse percentual, considerando que não foram apresentadas respostas aos questionários de importador, foi considerado com base em informações constantes na própria petição.

A tabela a seguir demonstra o cálculo efetuado para cada período de investigação de continuação/retomada do dano:

Preço Médio CIF Internado e Subcotação [Número índice]

	P1	P2	P3	P4	P5
Preço CIF (R\$/kg)	100,0	99,1	114,9	106,6	89,0
Imposto de Importação (16%)	100,0	99,2	114,7	106,8	89,2
AFRMM (R\$/kg)	100,0	92,9	100,0	61,5	187,5
Despesas de internação (R\$/kg) (3%)	100,0	100,0	116,7	107,1	86,7
Direito Antidumping	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
CIF Internado (R\$/kg)	100,0	99,4	110,2	104,4	92,3
CIF Internado (R\$ atualizados/kg) (a)	100,0	94,7	105,0	96,7	89,5
Preço da Indústria Doméstica (R\$ atualizados/kg) (b)	100,0	87,9	105,0	101,8	107,6
Subcotação (R\$ atualizados/t) (b-a)	100,0	122,4	104,8	81,9	24,4



Da análise da tabela anterior, constatou-se que o preço médio CIF internado no Brasil do produto importado da China, quando considerado o direito antidumping, não apresentou subcotação em relação ao preço da indústria doméstica em todos os períodos.

Considerando a dinâmica dos preços da indústria doméstica a partir dos dados constantes do item 7.6.2, observou-se que houve queda dos preços médios ponderados apenas de P1 para P2 (1,2%) e de P2 para P3 (0,5%). Já ao se considerar a cesta de produtos importados, refletida na tabela de subcotação acima, considerando a evolução do preço da indústria doméstica, não foi possível observar depressão de P1 para P5 nem de P4 para P5, dado que houve incremento de preços, apesar de ter ocorrido depressão de P1 para P2.

Por fim, não foi observada supressão, uma vez que os incrementos nos custos, de P1 para P5 (3,9%) e P4 para P5 (4,2%), foram acompanhados por incrementos de preços em patamares superiores. Sequer foram observadas ocorrências de supressão de preço nas transições de cada subperíodo de análise, apenas houve aumento da relação custo/preço de P1 para P2, conforme indicado no item 7.7.2 supra.

A tabela a seguir demonstra o cálculo efetuado para a origem objeto do direito antidumping, para cada período de investigação de continuação/retomada do dano, caso não houvesse cobrança do direito antidumping.

Subcotação sem direito antidumping - R\$ atualizados/t - China [Número índice]

	P1	P2	P3	P4	P5
CIF Internado - sem direito antidumping	100,0	94,4	109,1	98,3	86,9
Preço da indústria doméstica	100,0	87,9	105,0	101,8	107,6
Subcotação (R\$ atualizados/t)	100,0	43,5	42,9	233,3	435,1

Constata-se, da análise do quadro anterior, que caso não houvesse a cobrança do direito antidumping, as importações do produto objeto da medida apresentariam subcotação em todos os períodos da análise de dano, sendo necessário destacar que a subcotação em P5, último período de análise de dano, seria a mais elevada, apesar da elevação do preço da indústria doméstica de P1 para P5, com o preço do produto investigado 24,0% inferior ao preço do produto similar.

Dessa forma, conclui-se que, na ausência do direito, as importações da origem gravada provavelmente voltarão a causar dano à indústria doméstica, dada a subcotação observada.

8.4 Do impacto das importações a preços 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, buscou-se avaliar inicialmente o impacto das importações objeto do direito antidumping sobre a indústria doméstica durante o período de revisão.

Conforme o exposto no item 6.1.1 deste Anexo, de P1 a P4, houve quedas consecutivas do volume das importações objeto do direito antidumping, que retrocederam de [CONFIDENCIAL] toneladas, em P1, para [CONFIDENCIAL] toneladas, em P4, com um certo crescimento em seguida ([CONFIDENCIAL] toneladas em P5). Com efeito, de P1 a P5, o volume dessas importações diminuiu em 78,1%, de modo que sua participação no mercado brasileiro saiu de 5,7% em P1 para 0,3% em P4 e 1,5% em P5.

Acerca dos resultados demonstrados pela indústria doméstica, verificou-se que de P1 para P5, houve redução no volume de vendas do produto similar doméstico (-4,1%), porém em proporção inferior à contração do mercado brasileiro (-16%), o que permitiu crescimento em sua participação no mercado brasileiro. Tal crescimento ocorreu com incremento no preço médio do produto similar, porém essa melhoria não foi refletida nas margens operacionais, que apresentaram deterioração no período, sendo necessário destacar que em P5 [CONFIDENCIAL]. Destaca-se que essa evolução da indústria doméstica foi acompanhada pela queda nas importações objeto do direito antidumping de P1 a P4, como apontado no parágrafo anterior. Já na transição de P4 para P5, essas importações voltaram a crescer (+476,9%), o que resultou em aumento da participação no mercado brasileiro nesse mesmo período (+1,2 p.p.), mas a participação das importações objeto do direito ainda esteve longe do patamar alcançado em P1 (5,7%).

Considerando o direito antidumping em vigor, como demonstrado no item 8.3, não houve subcotação em nenhum período da série sob análise. Ao se desconsiderar o direito antidumping em vigor, verifica-se que haveria subcotação em todos os períodos, a qual se acentuou em P5, atingindo 24% em relação ao preço da indústria doméstica. Assim, apesar de o direito antidumping imposto ter neutralizado o dano causado pelas importações sujeitas à medida, conclui-se que, muito provavelmente, a sua não prorrogação levaria à retomada do dano causado pelas importações a preços de dumping, dados os preços praticados nas exportações da China para o Brasil.

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 probabilidade de continuação ou retomada de dano à indústria doméstica decorrente de importações sujeitas ao direito, devem ser examinadas alterações nas condições de mercado no país exportador, 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 neste Anexo no item 5.2.2.3, verificou-se que a estimativa de aumento da capacidade e da produção da China nos próximos anos deverá alterar as vendas externas da origem investigada, podendo resultar no aumento das exportações do produto objeto do direito para o Brasil na hipótese de não prorrogação do direito antidumping em vigor.



Verificou-se também que, no período de investigação, o direito antidumping e as medidas compensatórias aplicadas pelos Estados Unidos da América às importações do produto similar originário da China permaneceram em vigor. Não foram observadas medidas adicionais aplicadas por outros membros da OMC no mesmo período ao produto similar exportado pela China para outros destinos.

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

O art. 108 c/c o inciso V do art. 104 do Decreto no8.058, de 2013, estabelece que, para fins de determinação de probabilidade de continuação ou retomada de dano à indústria doméstica decorrente de importações sujeitas ao direito, deve ser examinado o efeito provável de outros fatores que não as importações objeto de dumping sobre a indústria doméstica.

Procurou-se identificar quais outros fatores relevantes, além das importações a preços de dumping, que possam ter causado o eventual dano à indústria doméstica no período analisado. Os fatores que podem ser relevantes para fins da análise incluem, entre outros: I - o volume e o preço de importações não objeto de dumping (seção 8.6.2.1); II - o impacto de eventuais processos de liberalização das importações sobre os preços domésticos (seção 8.6.2.2); III - a contração na demanda ou mudanças nos padrões de consumo (seção 8.6.2.3); IV - as práticas restritivas ao comércio de produtores domésticos e estrangeiros e a concorrência entre produtores domésticos e estrangeiros (seção 8.3.2.4); V - o progresso tecnológico (seção 8.3.2.5); VI - o desempenho exportador (seção 8.3.2.6); VII - a produtividade da indústria doméstica (seção 8.3.2.7); VIII - as importações ou a revenda do produto importado pela indústria doméstica; IX - produção de outros produtos (seção 8.3.2.9); e X - o consumo cativo (seção 8.3.2.10).

8.6.1Volume e preço de importação das demais origens

Verificou-se, a partir da análise das importações brasileiras de pneus de automóveis que as importações oriundas das demais origens diminuíram de P1 para P4 (17,8% em P2, 41,4% em P3, e 9,9% em P4, sempre em relação ao período anterior) e aumentaram 52%, de P4 para P5. Ainda assim, considerando os extremos da série, houve queda de 34,1% de P1 para P5, no volume importado das origens não gravadas com o direito antidumping.

Necessário destacar que o crescimento verificado de P4 para P5 ocorreu a preços médios superiores ao preço médio das importações originárias da China.

O crescimento das importações das outras origens foi equivalente a 52%, de P4 para P5, com ganho de 6 p.p. de participação no mercado brasileiro no mesmo período, atingindo 20,4% de participação. No item 6.1.2 supra, verificou-se que os preços CIF das origens principais em P5, individualmente considerados, foram superiores ao preço CIF do produto objeto do direito. No entanto, ao se considerar o direito antidumping recolhido, o preço internado médio destas importações é inferior ao preço internado do produto chinês - desconsiderando-se as importações da Argentina, que apresentam preços CIF mais elevados, próximos aos preços da indústria doméstica, e volume decrescente de P4 para P5.

Com base na evolução do volume das importações das demais origens (exceto Argentina) de P4 para P5 e da comparação de seus preços com os preços da indústria doméstica, pode-se concluir que tais importações contribuíram para deterioração dos indicadores da indústria doméstica nesse íterim.

8.6.2Impacto 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.

8.6.3Contração na demanda ou mudanças nos padrões de consumo

O mercado brasileiro de pneus de automóveis apresentou contração de 16% ao longo do período de análise de dano, de P1 para P5. Apesar dessa redução, a indústria doméstica foi capaz de apresentar ganhos relativos, aumentando sua participação em [CONFIDENCIAL] p.p., uma vez que suas vendas apresentaram redução em menor intensidade (- 3,9%).

Ao se considerar a evolução dos períodos de modo individual, verifica-se que a indústria doméstica ampliou sua participação de modo mais significativo no mercado brasileiro de P1 para P2 ([CONFIDENCIAL] p.p., quando atingiu seu maior volume de vendas internas do período) e de P2 para P3



([CONFIDENCIAL] p.p.), ao passo em que reduziu seus preços nesses períodos, muito provavelmente como uma forma de minimizar os efeitos da contração de mercado sobre o volume vendido, comprometendo, dessa forma, a sua lucratividade. Em P3, período em que o mercado brasileiro apresentou a maior contração (14,5%), a indústria doméstica apresentou seus piores indicadores financeiros no período.

De P3 para P4, o ritmo de queda do mercado brasileiro suavizou (4%), e a indústria doméstica manteve praticamente sua participação no mercado brasileiro ([CONFIDENCIAL] p.p.). Nesse período, os preços da indústria doméstica voltam a crescer (aumento de 3,8%) e a margem de lucro bruta se recupera (aumento de [CONFIDENCIAL] p.p.).

Destaca-se que no último interstício da análise, de P4 para P5, o mercado brasileiro apresentou recuperação, com crescimento de 7,5%, porém, a indústria doméstica não foi capaz de acompanhar esse crescimento, apresentando leve contração de 0,3% no mesmo período, o que ocasionou redução ([CONFIDENCIAL] p.p.) na participação no mercado brasileiro nesse mesmo interstício.

Dessa forma, pode-se concluir que a contração do mercado brasileiro afetou os indicadores de volume e de lucratividade da indústria doméstica, em especial até P3, não sendo responsável pela deterioração encontrada de P4 para P5.

No que tange aos argumentos apresentados sobre a alteração nos padrões de consumo, reproduzidos no item 8.7 infra, remete-se aos itens 8.6.9 e 8.8.

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 da China sujeito ao direito antidumping e o fabricado no Brasil são concorrentes entre si, disputando o mesmo mercado.

8.6.6 Desempenho exportador

Como apresentado neste documento (item 6.1.1), o volume de vendas de pneus de automóveis ao mercado externo pela indústria doméstica caiu tanto de P1 para P5 (-17,2%) quanto de P4 para P5 (-11,8%). 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, variando de 3,9 a 4,5% das vendas totais.

8.6.7 Produtividade da indústria doméstica

Conforme detalhado no item 6.1.5, a produtividade da indústria doméstica, calculada como o quociente entre a quantidade produzida e o número de empregados envolvidos na produção no período, retrocedeu 2,4% de P1 para P5. Essa redução está relacionada ao aumento do número de empregados (0,4%) ao longo de todo o período de análise de dano vis-à-vis a queda da produção (-2,0%) no mesmo período. Contudo, o aumento pouco expressivo no número de empregados, em proporção superior à queda na produção, não teve efeito significativo sobre os indicadores da indústria doméstica devido à participação limitada da mão de obra sobre o custo de produção de pneus de automóveis ([CONFIDENCIAL]).

8.6.8 Importações ou a revenda do produto importado pela indústria doméstica

A indústria doméstica não registrou importação ou revenda de pneus de automóveis ao longo do período de investigação de continuação/retomada de dano. Portanto, eventual dano à indústria doméstica não poderia ser atribuído a tais importações/revendas.

8.6.9 Produção de outros produtos

Identificou-se ter havido aumento da produção de outros produtos que compartilham a linha de produção de pneus de automóveis ao longo do período total de análise, sendo P5 o ano de maior produção ([CONFIDENCIAL] t). Ao se comparar os extremos do período, houve aumento de 39,2% no volume produzido.



Ao longo do período de revisão, a produção de outros produtos seguiu tendência de ampliação em termos absolutos e relativos, ou seja, em relação à produção total de pneus das linhas de produção que produzem o produto similar. A participação da produção de outros produtos em relação à produção total dessas linhas iniciou em 24,9% em P1, caiu para 22,3% em P2, subiu para 25,7% em P3, 32,8% em P4 e depois caiu para 32% em P5. Constata-se, porém, que a produção do produto similar foi preponderante ao longo de todo o período de revisão, variando entre 67,2% e 77,7% da produção total dessas linhas.

Muito embora tenha havido aumento da capacidade instalada efetiva, a participação relativa da produção de outros produtos também aumentou. Em P1, a produção de outros produtos representava 24,2% da capacidade instalada efetiva. Já em P5, essa relação foi de 31,8%.

Apesar da elevada utilização da capacidade instalada da indústria doméstica existente no período de revisão e do aumento do volume de produção de outros produtos, ainda se verifica, ao final, do período de revisão, a existência de estoques do produto similar, que cresceram em relação à produção - de 5,4%, em P1, para 6%, em P5. Logo, apesar de o aumento do volume de produção de outros produtos poder sinalizar uma tendência de mercado, ainda não se constatou que isso tenha limitado de forma determinante a produção do produto similar (aros 13 e 14).

8.6.10 Consumo cativo

No período em análise não houve consumo cativo por parte da indústria doméstica.

8.7 Das manifestações acerca da probabilidade de continuação ou retomada do dano

8.7.1 Das manifestações após a divulgação da Nota Técnica de Fatos Essenciais

Em 03 de maio de 2019, a GITI Radial Tire (Anhui) Company Ltd. (Anhui), GITI Tire (Fujian) Company Ltd. (Fujian), GITI Tire (Hualin) Company Ltd. (Hualin) e a GITI Tire Global Trading Pte. Ltd. (GTT), referidas coletivamente doravante como grupo "GITI", protocolaram manifestação no SDD para apresentar elementos de prova necessários para corroborar a ausência de probabilidade de continuação ou retomada de dano na presente revisão.

Inicialmente, a GITI discorreu sobre a evolução dos principais indicadores econômicos da indústria doméstica ao longo do período de análise de dano. Afirmou que a indústria doméstica teria expandido sua capacidade instalada ao longo do período de revisão, 9,4% de P1 a P5 e 2,8% de P4 a P5. Nesse período, os produtores nacionais teriam mantido elevado grau de utilização da capacidade, em torno de 95%. Por outro lado, a produção do produto similar teria apresentado uma leve redução de 2% de P1 a P5, apesar do aumento de 6% no último intervalo (P4 a P5). Enquanto a produção de outros produtos teria aumentado substancialmente (39%) de P1 a P5. Teria havido, portanto, a migração da produção do produto similar para produtos fora do escopo, que teriam ampliado sua participação em relação ao total produzido pela indústria doméstica.

Teria notado, portanto, uma mudança na estratégia comercial das empresas em razão das alterações recentes no padrão de consumo no mercado brasileiro após o aumento das vendas de veículos utilitários esportivos, que utilizariam pneus com especificações distintas daquelas definidas para o produto similar, aqueles tenderiam a ser mais caros e mais rentáveis.

Destacou que a indústria doméstica teria ampliado a participação de mercado do produto similar de forma expressiva de P1 a P5: teria avançado de 58% para mais de 69%. O maior índice teria sido registrado em P4, quando a participação da indústria doméstica teria sido de 78,5%.

Enfatizou que o ganho de participação de mercado da indústria doméstica teria ocorrido em paralelo ao aumento de receita líquida (10,4%) e dos preços (15,2%) de P1 a P5. Esse cenário teria contribuído para a melhora do resultado (13%) e da margem bruta (2,5%) da indústria doméstica ao longo de todo o período analisado.

A GITI argumentou que ter-se-ia registrado deterioração de rentabilidade. Ao contrário do que constaria no parecer de abertura, a evolução negativa desses indicadores não poderia ser explicada pelo aumento do CPV, visto que teria havido aumento no resultado e margem bruta da indústria doméstica. Dessa forma, a deterioração de tais indicadores dever-se-ia ao aumento substancial das despesas com vendas, o que, segundo a peticionária, refletiria o maior esforço de vendas da indústria doméstica face à retração da demanda. A piora desses indicadores, portanto, não guardaria qualquer relação com as importações originárias da China.



Destarte, o elevado grau de ocupação da capacidade, a conquista de ampla parcela de mercado, o aumento de preços e da receita líquida, assim como a recuperação do resultado bruto e margem de lucro bruta não permitiriam concluir, para fins de determinação final, pela continuidade do dano na presente revisão. A GITI recordou que a análise dos indicadores de dano deveria ser feita como um todo e não considerando apenas a evolução negativa de alguns indicadores isolados. De todo modo, a leve redução do volume de produção e vendas, bem como a deterioração da rentabilidade operacional seriam explicadas por outros fatores e não poderiam ser atribuídas às importações originárias da China.

No que tange ao impacto provável das importações objeto da medida antidumping sobre a indústria doméstica, a GITI percorreu sobre cada um dos pontos que teriam sido analisados pela SDCOM no parecer de abertura.

Sobre o volume das importações chinesas em P5, apesar do grande aumento de P4 para P5, a GITI argumentou que tal fato deveria ser relativizado, uma vez que o volume em P4 seria bem reduzido (409,5 toneladas) e a China seria apenas a 6º colocada entre as principais origens das importações brasileiras em P5. Ademais, as importações chinesas teriam representado 2% do mercado brasileiro em P5. Em razão disso, não seria possível atribuir a evolução negativa dos indicadores da indústria às importações objeto da revisão.

Em relação à existência de elevado potencial exportador na China, a GITI afirmou que as informações trazidas pela peticionária (políticas públicas chinesas em forma de incentivos governamentais aos produtores de pneus, estimativa de produção de pneus na China para o ano de 2017 e o volume das exportações chinesas classificadas na subposição 4011.10 do Sistema Harmonizado, conforme dados disponibilizados pelo TradeMap) não serviriam para identificar a participação de pneus de passageiros nos volumes estimados de produção indicados, tampouco haveria qualquer dado ou informação de mercado referente à demanda na China e à parcela da produção normalmente destinada aos mercados interno e externo. Estimativa de produção elevada e alto volume de exportação (ANIP teria alegado sobre a possibilidade de desvio das exportações chinesas, que teriam crescido nos últimos anos, apesar da imposição de direitos antidumping pelos Estados Unidos, para o Brasil, entretanto, as exportações chinesas para aquele país já teriam sido absorvidas pela demanda em outros mercados) não seriam suficientes para embasar uma determinação final positiva com relação ao potencial exportador da China e, muito menos, para fins de determinação final com relação à probabilidade de continuação do dano.



O grupo sugeriu à SDCOM realizar uma análise dinâmica para determinar os efeitos prováveis das importações sobre o preço da indústria doméstica. Tal exame requereria a identificação de tendências contrárias e convergentes e também se teria havido um súbito aumento dos preços praticados pela indústria doméstica, conforme decisão emanada pelo Órgão de Apelação da OMC no caso China - HP-SSST (Japan)/China - HP-SSST (EU): "Rather, a proper reading of 'price undercutting' under Article 3.2 suggests that the inquiry requires a dynamic assessment of price developments and trends in the relationship between the prices of the dumped imports and those of domestic like products over the entire period of investigation (POI). An examination of such developments and trends includes assessing whether import and domestic prices are moving in the same or contrary directions, and whether there has been a sudden and substantial increase in the domestic prices."

Nesse Sentido, a GITI ressaltou que os preços CIF, em R\$/t, das importações originárias da China teriam crescido 7,6% de P1 a P5, apesar da queda de 11,7% de P4 a P5. Apesar da elevação dos preços, a margem de subcotação em P5, desconsiderando a cobrança de direito antidumping, teria sido maior que a registrada nos demais períodos em razão da diminuição de 60% no valor efetivamente pago a título de imposto de importação e o aumento expressivo de 13% nos preços praticados pela indústria doméstica. A rápida elevação dos preços no último período da revisão denotaria a tentativa que teria sido realizada pela indústria doméstica de maximizar os ganhos ante o reaquecimento da demanda, especialmente no setor de montadoras.

Destarte, a GITI afirmou que há diversos fatores específicos do setor de pneumáticos que deveriam ser ponderados pela SDCOM, tais como a existência de marcas e redes de distribuição já amplamente consolidadas no mercado. Os pneus seriam produtos diferenciados, não seriam commodities, e a concorrência entre eles seria complexa e não se daria exclusivamente nos preços.

Nesse sentido, o fator marca já consolidado nos consumidores brasileiros pelas principais marcas globais que comporiam a indústria doméstica (Goodyear, Bridgestone, Michelin e Pirelli) limitaria consideravelmente a possibilidade de as importações de marcas chinesas de aumentar subitamente as exportações para o Brasil, ainda que a preços mais baixos do que os praticados pela indústria doméstica.

Além disso, afirmou o grupo chinês, a indústria doméstica teria forte atuação no mercado de distribuição. Pirelli, Bridgestone e Continental possuiriam ampla rede de distribuição estruturada sobre todo o território brasileiro, enquanto as importações não contariam com essa ampla rede de suporte para comercialização. Essa disparidade entre as redes de distribuidores limitaria a possibilidade de crescimento das importações, ainda que a preços mais baixos que os praticados pela indústria doméstica.

Em relação aos outros fatores de dano (conforme o artigo 108 c/c o inciso VI do artigo 104 do Decreto no 8.058/2013), que não justificariam a prorrogação dos direitos antidumping, a GITI discorreu sobre alguns, pois teria alegado que a peticionária os teria ignorado.

Sobre a grande queda na demanda interna, a GITI ressaltou que o mercado brasileiro teria caído 20,1% de P1 a P5, apesar do crescimento de 12,7% observado de P4 a P5. Essa queda representaria um corte superior a 28.600 toneladas, equivalente a 36% das vendas em P5. Isso explicaria a queda na produção (P1 a P5) e no volume de vendas (P2 a P3 e P3 a P4), além de que teria contribuído para o aumento das despesas com vendas e, conseqüentemente, para a deterioração de alguns indicadores de rentabilidade da indústria doméstica.

Enquanto o mercado brasileiro teria contraído 20,1%, o número de novos carros licenciados teria caído 31% de P1 a P5, uma queda superior a 763.000 veículos. Já de P4 a P5, o número de carros novos licenciados teriam apresentado uma pequena recuperação de 13,91%, mesmo período em que a demanda de pneus no Brasil teria crescido 12,7%. Ocorre que o mercado de automóveis estaria enfrentando grave crise no Brasil por diversos fatores e isso teria refletido em anúncios recentes realizados por diversas montadoras de cortes na produção e demissão de trabalhadores. Tais medidas serviriam de contexto para entender a situação desfavorável da indústria doméstica e mediriam os efeitos prováveis da queda da demanda para fins de determinação final acerca da probabilidade de continuação de dano.

Relatórios da ANIP referentes aos períodos de P3 a P5 confirmariam os impactos negativos sofridos pela indústria doméstica em decorrência da queda drástica na demanda. No parecer de abertura, a SDCOM teria ressaltado que não seria possível descartar a possibilidade de que a queda na demanda teria afetado os indicadores da indústria doméstica ao longo do período de dano. Nesse sentido, eventual aumento do volume de vendas da indústria doméstica dependeria da evolução positiva do mercado de veículos novos nacionais. Esse fator causador de preocupação à indústria doméstica não guardaria relação com as importações do produto objeto da revisão.

Sobre as mudanças nos padrões de consumo, a GITI trouxe informações sobre mudanças significativas nos padrões de consumo de pneus no Brasil com o aumento das vendas de utilitários esportivos (SUVs).

Os SUVs normalmente utilizariam pneus de aros maiores do que seriam encontrados em carros populares, possuiriam maior valor agregado, pois teriam características de construção específicas para sustentar maior peso e se adaptarem a carrocerias mais altas. Esse nicho de mercado viria crescendo a cada ano, sendo que em 2016 e 2017 as vendas desse segmento teriam sido responsáveis, respectivamente, por 15,23% e 19,08% das vendas totais de automóveis no Brasil, conforme reportagem da revista quatro rodas.

Além disso, a GITI destacou que o esforço da indústria doméstica para desenvolver novos produtos e ampliar as vendas nesse nicho de mercado poderia estar distorcendo as despesas com pesquisa e desenvolvimento e com vendas alocadas para o produto similar. Os elevados gastos que seriam exigidos para aumentar as vendas nesse novo segmento de mercado poderiam estar inflando os dados reportados pela indústria doméstica e, conseqüentemente, estaria provocando a leitura equivocada de sua rentabilidade.

Portanto, a análise dos indicadores econômicos da indústria corroboraria o entendimento de que os produtores nacionais priorizariam a produção e venda de outros produtos em detrimento do produto similar. A definição da estratégia comercial dessas empresas seria coerente com as mudanças nos



padrões de consumo observadas no mercado brasileiro nos últimos anos, ainda mais considerando que os pneus para o mercado de SUVs poderiam ser mais caros e lucrativos.

No que tange ao desempenho de outros produtores no Brasil, a GITI questionou o porquê a peticionária não teria apresentado os indicadores de produção e vendas de outros relevantes produtores nacionais. No Parecer de Abertura, a SDCOM teria ressaltado que o desempenho de outros produtores no Brasil seria relevante para a determinação da probabilidade de retomada/continuação do dano e que seriam feitos esforços para obtenção e análise dessas informações.

A Peticionária não teria trazido, contudo, qualquer elemento que poderia contribuir para a análise da SDCOM. A GITI alegou que outros grandes produtores nacionais não teriam aportado dados de mercado, mesmo sendo membros da ANIP.

A omissão de dados na presente revisão seria preocupante. Não se estaria questionando aqui legitimidade de peticionar da indústria doméstica, mas algo tão ou mais sério, que seria o papel e a importância que outros produtores teriam sobre a análise de causalidade, inclusive em revisão de final de período.

Estimar-se-ia que, em P5, as empresas Goodyear, Sumitomo e Michelin representariam 28,8% do mercado brasileiro. De acordo com esses dados, Pirelli, Continental e Bridgestone ocupariam parcela equivalente a 44,7%, enquanto o restante (26,5%) caberia às importações. Segunda colocada no mercado, a Goodyear teria sozinha participação de mercado superior a 16%, oito vezes mais do que a participação das importações do produto objeto calculada nesta revisão.

A Sumitomo viria apresentando forte crescimento no mercado desde a inauguração de sua fábrica no Paraná em outubro de 2013 (final de P1). Dados disponibilizados pela empresa apontariam que, em 2016 (P4), a Sumitomo cresceu 3% mesmo com a queda de 1,5% do mercado, período em que teria operado com 100% de uso de sua capacidade instalada. O desempenho positivo da Sumitomo justificaria, ainda, investimento de R\$ 500 milhões na expansão de sua capacidade.

Portanto, o crescimento expressivo da Sumitomo, especialmente no concorrido mercado de montadoras, provavelmente teria deslocado as vendas da indústria doméstica. Ressaltar-se-ia que a Sumitomo, apesar de ter tido iniciado sua produção apenas ao final de P1, já ocuparia parcela de mercado próxima às importações da Argentina e superior a todas as demais origens.



A Michelin, por sua vez, teria concluído em 2012 investimento de 300 milhões de euros para ampliação de sua fábrica em Itatiaia. A capacidade instalada da planta teria sido estimada em 5 milhões de unidades ao ano, nível que deveria ser atingido até 2014. Já nesse período a empresa teria projetado dobrar sua participação no mercado brasileiro de 7% para 14% até 2017, o que indicaria a opção da Michelin por uma estratégia agressiva para expansão de suas vendas ao longo do período de análise de dano.

Por fim, a Goodyear teria concluído um ciclo de investimentos de US\$ 240 milhões em sua fábrica em Americana em 2015. Já em 2016 (P4) a empresa teria atingido as metas de faturamento, volume de vendas, participação de mercado e lucratividade, apesar da queda generalizada do mercado. A empresa seria uma das mais tradicionais produtoras de pneus no Brasil, completando 100 anos de atividade no país em 2019.

O ótimo desempenho, registrado pelos demais produtores nacionais, teria contribuído para o deslocamento do volume de vendas da indústria doméstica no mercado interno ou teria impedido que crescesse de forma significativa. A elevada participação de mercado ocupada por Goodyear, Michelin e Sumitomo indicaria que o impacto da performance positiva dessas empresas, em especial no segmento de montadoras, teria contribuído para a deterioração dos indicadores de vendas e rentabilidade da indústria doméstica.

A GITI ressaltou, ainda, que a performance positiva dos demais produtores nacionais teria ocorrido independentemente das importações originárias da China. Como visto, esses produtores competiriam diretamente com a indústria doméstica no mesmo mercado e conseguiram prosperar e atingir suas metas de crescimento.

A melhora dos indicadores econômicos da indústria doméstica dependeria, portanto, da performance positiva em face à concorrência com os demais produtores nacionais. Esse fator causador de preocupação à indústria doméstica não guardaria relação com as importações do produto objeto da

revisão.

Sobre as vendas da indústria doméstica, a SDCOM afirmou que a indústria doméstica não teria registrado importação ou venda de pneus de automóveis ao longo do período de investigação de continuação/retomada de dano. Contudo, o volume de importações/vendas registrado no Parecer de abertura teria sido expressivo em P5.

No que tange a não prorrogação dos direitos antidumping na presente revisão, a GITI argumentou que os dados presentes nos autos não seriam suficientes para embasar uma determinação final positiva em relação à probabilidade de continuação do dano.

A SDCOM não poderia permanecer inerte diante da patente fragilidade nos dados de continuação de dano apresentados pela Peticionária. Os direitos antidumping deveriam ser um remédio contra o dano causado pela prática de dumping definida nos termos previstos na legislação nacional e internacional. Tais medidas deveriam ser aplicadas por um prazo determinado e prorrogadas apenas quando tiverem se encontrado reunidos todos os requisitos legais para uma determinação final positiva sobre a probabilidade de continuação ou retomada de dumping e dano decorrente das importações.

Não se trataria, portanto, de medida permanente que impediria a livre concorrência entre os produtores nacionais e as importações. A dependência a longo prazo de sobretaxas que encareceriam o produto importado poderia ocultar ineficiências da indústria doméstica. Além dos direitos aplicados contra a China, o Brasil teria em vigor desde janeiro de 2014 direitos antidumping contra as importações de pneus de automóveis originárias da Coreia do Sul, da Tailândia, de Taipé Chinês e Ucrânia.

Seria, no mínimo, curioso que cerca de 10 (dez) anos após o encerramento da investigação original contra a China e 5 (cinco) anos após a aplicação de direitos contra outras origens, a indústria doméstica não ter conseguido sequer reverter o cenário de dano. A deterioração dos indicadores econômicos não pareceria guardar relação com as importações, mas, sim, a outros fatores inerentes à estrutura produtiva da indústria doméstica e à própria dinâmica do mercado brasileiro. As medidas antidumping não seriam o instrumento apropriado para remediar tais circunstâncias.

A GITI recordou que sobre as importações de pneus de automóveis ainda seria cobrada alíquota de 16% de Imposto de Importação (II). Tal alíquota seria superior às aplicadas por outros países que, assim como o Brasil, possuiriam produção relevante de pneus e a presença de montadoras de veículos em seus territórios, como Alemanha (4,5%), Coreia do Sul (5%), China (10%), Estados Unidos (4%), Índia (10%), Japão (0%) e Rússia (10%) logo, far-se-ia necessário reconhecer que a elevada alíquota do II já garantiria à indústria doméstica proteção significativa contra as importações. Nesse sentido, Medidas de defesa comercial não seriam a panaceia para outros problemas enfrentados pela indústria doméstica.

Diante do exposto, a GITI concluiu solicitando que se encerre a revisão sem a prorrogação dos direitos antidumping por ausência de probabilidade de continuação do dano.

Na manifestação protocolada em 23 de maio, a ANIP refutou o posicionamento da GITI no tocante "a outros fatores", argumentando que a análise do mercado de pneus apresentada pela exportadora chinesa referia-se a produto mais amplo ("pneus para automóveis") do que o abrangido pelo escopo do produto objeto de revisão ("pneus para automóveis de passageiros, de construção radial, das séries 65 e 70, aros 13" e 14", e bandas 165, 175 e 185"). Reforçou que, diferentemente do alegado pela GITI, levou em consideração a retração da demanda no item B de sua petição.

Na mesma linha, sobre a mudança do padrão de consumo pelo aumento significativo das vendas de SUVs apontado pela GITI, a peticionária destacou que os pneus destinados para SUVs não estariam abarcados no escopo do produto objeto da presente revisão, por se tratarem de pneus de aros maiores (16" a 18"), razão pela qual o incremento na venda desses produtos não se relacionaria com o produto objeto da revisão, tampouco com uma mudança de padrão de consumo relacionada a pneus objeto da revisão.

Em relação aos outros produtores nacionais que não são partes desta revisão, cujo ótimo desempenho, conforme argumentou a GITI, teriam contribuído para o deslocamento do volume de vendas da indústria doméstica no mercado interno ou freado seu crescimento, a ANIP ressaltou que a peticionária representa parcela majoritária da produção nacional. Os dados considerados pela GITI nessa análise, ademais, teriam sido baseados em estimativas internas da Pirelli e referiam-se a um mercado mais amplo, incluindo não apenas pneus para automóveis, mas também pneus para veículos comerciais leves e SUVs.



A peticionária destacou, por fim, o entendimento de que, dada a significativa subcotação observada na ausência de direitos antidumping, assim como do significativo potencial exportador da China, a revogação da medida antidumping ora em vigor implicaria retomada do dano à indústria doméstica causado pelas importações do produto chinês, o que também afetaria negativamente os demais produtores domésticos do produto similar.

Em 23 de outubro de 2018, a Triangle Tyre Co. Ltd. ("Triangle"), em manifestação de 23 de outubro, apontou a redução no volume importado da China desde 2013 até praticamente cessarem em 2016, tendo representado neste ano menos de 2% das importações totais e somente 0,4% do CNA. Defendeu que o crescimento das importações em 2017 teria sido pontual e não refletiria o comportamento das importações como um todo. Apontou que, como poderia ser observado nas estatísticas de importação da Receita Federal do Brasil, das 2.362 toneladas importadas da China em 2017, 2.068 (87,5%) são produtos da marca GT, da empresa GITI, sendo que 95% desse total se refeririam ao mesmo modelo de produto. Solicitou, assim, que se verificasse se tais operações foram realizadas entre somente um exportador chinês e um único cliente no Brasil, pois, não fossem essas operações, o volume importado da China teria sido inferior ao volume importado em 2016 e, portanto, não representativo em relação ao total importado, à produção nacional ou ao consumo aparente.

8.7.2 Das manifestações após a divulgação da Nota Técnica de Fatos Essenciais

A peticionária defendeu que teria demonstrado, por meio da Tire Business 2018, que a China lideraria o ranking de número de fábricas por país, possuindo número de fábricas quase 180% maior que o segundo colocado nesse levantamento, a Índia, com um total de 51 fábricas.

Além das pesquisas apresentadas pela própria peticionária, pelos dados apresentados pelos produtores e exportadores seria possível aferir que estas empresas teriam capacidade produtiva somada de [CONFIDENCIAL] de unidades de pneus de passeio de aros 13 e 14 em 2018. Esse montante corresponderia a cerca de [CONFIDENCIAL] toneladas, considerando-se um peso médio de [CONFIDENCIAL] Kg. No mesmo ano, estas empresas teriam produzido [CONFIDENCIAL] pneus, ou seja, [CONFIDENCIAL] toneladas, enquanto o mercado brasileiro no mesmo período teria consumido [CONFIDENCIAL] toneladas. Isso significaria que as 3 empresas participantes da investigação sozinhas já possuiriam capacidade produtiva para abastecer todo o mercado de pneus brasileiro. Haveria ainda empresas investindo na expansão de sua capacidade, como é o caso da Linglong, Qingdao Doublestar e Triangle. Ficaria clara, assim, a capacidade produtiva da China e, em especial, das empresas investigadas, que seriam capazes de suprir toda a demanda do mercado brasileiro com facilidade. Isso sem considerar, ainda, que as fábricas não operam em plena capacidade.



Argumentou que os elementos de prova apresentados demonstrariam que o direito antidumping aplicado teria sido capaz de mitigar o dano sofrido pela indústria doméstica, ao longo do período objeto de análise de retomada de dano. Não obstante, conforme evidenciado pelos elementos de prova trazidos aos autos, a não prorrogação dos direitos antidumping sobre as importações do produto objeto, originárias da China, implicariam na retomada do dano, tendo em vista não apenas os baixos preços praticados pelos exportadores chineses, como também a probabilidade de retomada das exportações da China para o Brasil em volume significativo.

Sobre o impacto de outros fatores sobre a indústria doméstica, a peticionária reiterou que, em uma revisão na qual a questão central, no que se refere a dano, é a probabilidade de sua retomada, a análise do impacto de outros fatores sobre o desempenho da indústria doméstica durante o período de vigência da medida assumiria menor relevância.

A GITI, em manifestação de 2 de julho de 2019, argumentou que o Painel da OMC no caso "US - Corrosion-Resistant Steel Sunset Review" teria esclarecido que as análises prospectivas em casos de revisão de final de período deveriam ser realizadas com base em evidências positivas, as quais ensejam a projeção futura de fatos e tendências observados no passado: "Future 'facts' do not exist. The only type of facts that exist and that may be established with certainty and precision relate to the past and, to the extent they may be accurately recorded and evaluated, to the present. We recall that one of the fundamental goals of the Anti-Dumping Agreement as a whole is to ensure that objective determinations are made, based, to the extent possible, on facts. Thus, to the extent that it will rest upon a factual foundation, the prospective likelihood determination will inevitably rest on a factual foundation relating to

the past and present. The investigating authority must evaluate this factual foundation and come to a reasoned conclusion about likely future developments." (Panel Report, US - Corrosion-Resistant Steel Sunset Review, para. 7.279)."

Ademais, a Giti observou que a prorrogação de medidas antidumping em revisões de final de período deveriam demonstrar claramente a relação causal entre a necessidade de prorrogação da medida e a alegada probabilidade de continuação/retomada de dumping, conforme esclarecido pela OMC no caso "US - Oil Country Tubular Goods Sunset Reviews": "On its face, Article 11.3 does not require investigating authorities to establish the existence of a 'causal link' between likely dumping and likely injury. Instead, by its terms, Article 11.3 requires investigating authorities to determine whether the expiry of the duty would be likely to lead to continuation or recurrence of dumping and injury. Thus, in order to continue the duty, there must be a nexus between the 'expiry of the duty', on the one hand, and 'continuation or recurrence of dumping and injury', on the other hand, such that the former 'would be likely to lead to' the latter. This nexus must be clearly demonstrated. In this respect, we further note that, under Article 11.3 of the Anti-Dumping Agreement, the termination of the anti-dumping duty at the end of five years is the rule and its continuation beyond that period is the 'exception'". (Appellate Body Report, US - Anti-Dumping Measures on Oil Country Tubular Goods, para. 108)."

A GITI esclarece que, ao contrário do que sugere a Peticionária, análise dinâmica seria diferente de análise retrospectiva e significa ir além da mera comparação matemática de preços. Lembrou decisão do Painel no caso "US - Oil Country Tubular Goods Sunset Reviews" no sentido de que a análise de continuação/retomada de dano prevista no Artigo 11.3 do Acordo Antidumping deveria ser pautada pelas disposições relevantes do Artigo 3, inclusive no tocante ao cálculo do efeito sobre os preços: "(...) Article 11.3 does not mention whether an investigating authority is required to calculate the price effect of future dumped imports on the prices of the domestic industry. In our view, this means that an investigating authority is not necessarily required to carry out that calculation in a sunset review. However, if the investigating authority decides to do such a calculation, then it would be bound by the relevant provisions of Article 3 of the Agreement" (Panel Report, US - Oil Country Tubular Goods Sunset Reviews, para. 7.274)

Na esteira da jurisprudência firmada na OMC, a GITI teria anexado aos autos elementos que permitiriam à SDCOM fazer análise dinâmica de subcotação. Tais documentos demonstrariam que as marcas e redes de distribuição de produtores domésticos já estariam amplamente consolidados, o que denotaria maior poder de mercado. Este, por definição, traduz-se na capacidade de uma empresa (ou grupo de empresas) manter preços sistematicamente acima do nível competitivo de mercado sem com isso perder todos os seus clientes. Deste modo haveria elementos suficientes para afirmar que a indústria doméstica conseguiria manter preços mais elevados sem que isso afetasse suas vendas. Nesse sentido, a própria SDCOM faria referência a elementos da Tire Industry Policy que confirmariam o fato de as marcas chinesas ainda serem menos competitivas em relação às marcas mais tradicionais



Esclareceu que a existência de redes de distribuição consolidadas por parte das produtoras domésticas afetaria primordialmente o mercado de reposição (e não o de montadoras), que seria o principal destino das vendas domésticas e que, de acordo com o relatório da ANIP anexado aos autos pela Giti, teriam representado cerca de 75% das vendas de pneus de passeio em 2017.

A GITI reiterou que teria trazido elementos de prova que corroborariam a relevância de outros fatores para a análise de continuação/retomada de dano na presente revisão, quais sejam, os efeitos prováveis decorrentes: (i) da retração do mercado brasileiro, (ii) da mudança nos padrões de consumo em função do aumento significativo de vendas de SUVs, (iii) do desempenho de outros produtores domésticos; e (iv) das vendas da indústria doméstica.

A Peticionária não teria refutado os efeitos prováveis da queda na demanda interna. Esse fator teria sido expressamente reconhecido pela Peticionária como causador de dano ao longo do período de revisão. Ademais, também não teria refutado os efeitos prováveis da alteração de sua estratégia comercial após o aumento exponencial das vendas de SUVs e o consequente aumento da produção de outros produtos.

A SDCOM deveria esclarecer o nexo de causalidade entre a necessidade de prorrogação da medida e a alegada probabilidade de retomada do dano. Há que se reconhecer que a GITI expressamente afirmou em sua manifestação que não se tratava de questionar a legitimidade de peticionar da indústria doméstica.

Opinou que a SDCOM deveria atentar-se especialmente para o rápido crescimento da Sumitomo, um player que apenas recentemente teria entrado no mercado e agora já representaria parcela significativa das vendas. A GITI juntou elementos objetivos que demonstrariam que a empresa continuaria investindo no aumento de sua capacidade e deveria ampliar ainda mais sua participação no mercado brasileiro, tanto nas vendas para reposição quanto para montadoras. Nesse sentido, a GITI observou que a Sumitomo teria acabado de abrir terceiro turno em sua planta de modo a expandir a produção de pneus de passeio para cerca de 18.000 peças por dia, um crescimento de 20%.

Argumentou ainda que a peticionária não teria esclarecido a natureza das revendas realizadas pela Pirelli Comercial. Conforme observado pela GITI, a evolução desse indicador poderia ser um reflexo da decisão tomada pelos produtores nacionais de ampliar a produção de produtos fora do escopo desta revisão, enquanto atenderiam a demanda pelo produto similar por meio da revenda de produtos importados

A GITI notou, por fim, que os comentários da SDCOM refletidos na Nota Técnica não seriam suficientes para corroborar uma determinação final positiva em relação à probabilidade de retomada de dano na presente revisão.

A Linglong e a Zhongce, em manifestações de 2 de julho de 2019, recapitularam que, desde a prorrogação do direito antidumping para o produto investigado por meio da Resolução CAMEX no56, de 24 de Julho de 2013, a China teria reduzido drasticamente suas exportações do produto objeto investigado para o Brasil, atingindo volumes pouco representativos em P3, P4 e P5, em termos absolutos e relativos. Já no âmbito do presente processo, o volume das importações originárias da China teria apresentado quedas contínuas de P1 a P5. O volume inicial de P1 era de mais de 10 mil toneladas e teria sido reduzido a um volume inferior a 3 mil toneladas em P5.

Em relação ao aumento das importações chinesas observado de P4 a P5, tratava-se, na visão da Linglong, de elevação atípica que não se relaciona com o comportamento geral dos exportadores chineses durante o período de revisão, como já apontado por outras partes interessadas.

Nesse sentido, a Linglong e Zhongce reiteram o teor da manifestação apresentada pela empresa chinesa Triangle Tyre Co., Ltd., de 23 de outubro de 2018, em que foi constatado, por meio da análise da descrição detalhada das mercadorias constante das estatísticas públicas de importação da Receita Federal do Brasil, que aproximadamente 2.000 toneladas exportadas ao Brasil em P5 referir-se-iam a apenas produtos da marca "GT", ou seja, a quase totalidade das importações de P5 diriam respeito a somente operações do Grupo GITI, que, ao que parece, teve de atender demanda pontual de determinado cliente. Teria sido inclusive solicitado pela Triangle Tyre à época que se buscasse entender "em que termos, mercado (montadora ou reposição) e condições (i.e. existência de contratos de global source) tais operações se deram para que o crescimento observado em 2017 não fosse atribuído às demais empresas investigadas que, tiveram suas exportações ao Brasil inviabilizadas após a majoração do direito antidumping em 2013". Portanto, o volume chinês exportado para além desta demanda pontual da GITI em P5 teria mantido sua constante trajetória de redução.



No que tange ao seu próprio volume de exportações do produto investigado ao Brasil, a Linglong teria assistido à queda de suas exportações em P5 como consequência da imposição do direito antidumping. O volume exportado ao Brasil em P5 teria sido de 128,6 toneladas, ou seja, equivalente a 0,37% do volume total importado do produto investigado pelo Brasil e 0,08% do mercado brasileiro. Já a Zhongce argumentou que o volume de suas exportações teriam sido, em P5, de 118,5 toneladas, ou seja, equivalente a 0,34% do volume total importado do produto investigado pelo Brasil e 0,07% do mercado brasileiro.

A Linglong e a Zhongce repisaram então seu entendimento de que suas exportações nesse período, assim como de outros exportadores chineses, não foram representativas e mantiveram a tendência de redução prevista desde a renovação do direito antidumping.

8.8 Dos comentários da SDCOM acerca das manifestações

Em relação à manifestação acerca da alegada impossibilidade de se concluir que a redução no volume de produção e de vendas da indústria doméstica, bem como a deterioração da rentabilidade operacional tenha sido causada pelas importações do produto objeto do direito, cabe ressaltar que, de P1 a P4, houve quedas consecutivas nos volumes de importação da origem investigada (58,5% em P2, de 59%

em P3 e 77,7% em P4, sempre em relação ao período anterior), enquanto as vendas da indústria doméstica apresentaram crescimento de 4,3%, de P1 para P2, seguida de retrações consecutivas de 4,9%, de P2 para P3; e 3,1%, de P3 para P4. Considerando os dados constantes do item 6.2 deste Anexo, no mesmo período o mercado brasileiro apresentou quedas sucessivas equivalentes a 4,9%, de P1 para P2, 14,5%, de P2 para P3, e 4% de P3 para P4. Em termos absolutos, as importações recuaram [CONFIDENCIAL]t, enquanto as vendas domésticas caíram [CONFIDENCIAL]t. Já o mercado brasileiro recuou [CONFIDENCIAL] t.

Contudo, de P4 para P5, o mercado brasileiro aumentou 7,5%, enquanto as importações do produto objeto do direito aumentaram cerca de 470% e as vendas da indústria doméstica caíram 0,3%. Em termos absolutos, de P4 para P5, o mercado brasileiro aumentou [CONFIDENCIAL] kg, enquanto as importações objeto do direito aumentaram [CONFIDENCIAL] kg, as vendas da indústria doméstica recuaram [CONFIDENCIAL]kg, as vendas dos outros produtores nacionais caíram [CONFIDENCIAL]kg e as importações de outras origens aumentaram [CONFIDENCIAL] kg.

Pelo exposto, para fins de determinação final, observa-se que não se poderia atribuir às importações do produto objeto do direito o dano observado nos indicadores da indústria doméstica. Percebe-se, portanto, que o direito antidumping imposto foi suficiente para neutralizar o dano causado pelas importações objeto do direito antidumping. Ressalte-se que a subcotação apresentada no item 8.3 deste Anexo apresenta comparação por CODIP demonstrando que, na ausência do direito antidumping em vigor, as importações investigadas seriam internalizadas a um preço inferior ao da indústria doméstica em todos os períodos, sendo que em P5, a subcotação teria atingido seu maior valor.

Convém esclarecer que uma análise de probabilidade de retomada de dano por conta de importações objeto de dumping é necessariamente uma análise prospectiva. Nesse sentido, é fundamental analisar qual é o preço provável das importações objeto do direito e o potencial exportador da origem, de modo a indicar se, na ausência do direito antidumping, as importações, via volumes e preços, teriam muito provavelmente o condão de continuar ou voltar a causar dano à indústria doméstica. Nesse sentido, verifica-se que a análise proposta pela GI TI foi de caráter mais retrospectivo do que prospectivo.

Ressalte-se que as análises realizadas pela autoridade investigadora levam em consideração exatamente as evidências positivas, baseadas nos elementos probatórios verificados durante o período de revisão de dano, tendo com conta também os elementos disponíveis acerca do potencial exportador chinês.

Em relação ao potencial exportador chinês, ressalte-se que, ainda que os dados trazidos aos autos não sejam exclusivos para pneus de passageiros, observa-se que eles são representativos, haja visto que, nos dados detalhados de importação brasileira, fornecidos pela RFB, observa-se forte participação dos pneus para automóveis de passageiros no total importado pelo Brasil. Ademais, conforme já apontado neste Anexo, as políticas chinesas aplicadas ao setor de pneumáticos apontam para o desenvolvimento deste setor. Ademais, é um grande produtor do produto similar, e vem sendo objeto de medidas de defesa comercial aplicadas por vários países no setor pneumático. Conjuntamente com as indicações de sobre capacidade constantes no item 5.2 deste Anexo, verifica-se que haveria probabilidade de o país voltar a exportar para o Brasil em volumes significativos e causar dano à indústria doméstica brasileira, como já ocorreu no passado.

É relevante rememorar ainda que, no histórico da vigência do direito antidumping ora em revisão, verificou-se que o montante de direito originalmente aplicado (US\$ 0,75/kg) por meio da Resolução CAMEX no49, de 2009, havia sido insuficiente para neutralizar o dano à indústria doméstica decorrente da prática de dumping. Em 28 de dezembro de 2011, a ANIP protocolou, junto ao DECOM, petição de revisão do direito antidumping aplicado às importações de pneus de automóveis da China, com base no art. 58 do Decreto no1.602, de 1995, o qual regia a apresentação de pleitos de revisão de meio de período para analisar a hipótese de o direito existente não ser suficiente para neutralizar o dumping causador de dano. Tendo em vista os indícios apresentados de aprofundamento da prática de dumping e da ineficácia do direito até então em vigor, foi recomendado, com base no Parecer DECOM no27, de 22 de agosto de 2012, o início de revisão de final de período, ao amparo do § 1º do art. 57 do Decreto no1.602, de 1995, e não de revisão de meio de período, sob a justificativa de que a revisão em tela seria iniciada no terceiro ano de aplicação do direito antidumping e que se encerraria possivelmente já no último ano de vigência do direito. Ao final desse procedimento de revisão, apurou-se que houve crescimento das



importações do produto objeto do direito antidumping ao longo do período analisado (abril de 2007 a março de 2012), mesmo com a vigência do direito antidumping, e que as margens de dumping foram superiores às encontradas anteriormente, o que levou ao agravamento do dano à indústria doméstica em decorrência dessa prática. Assim, a Resolução CAMEX no 56, de 24 de julho de 2013, publicada no D.O.U. de 29 de julho de 2013, prorrogou o direito antidumping em alíquotas mais elevadas do aquelas apuradas na investigação original, conforme consta do item 1.2 deste documento.

Em relação à alegação sobre o impacto de marcas e redes de distribuição consolidadas no mercado brasileiro, ressalte-se que a própria GITI é fornecedora de pneus para a montadora brasileira [CONFIDENCIAL], razão pela qual não há que se falar que as importações originárias da China não teriam penetração em mercados consolidados. Ainda que a concorrência não leve em consideração exclusivamente os preços, conforme alegado pela GITI, o próprio histórico desse direito antidumping demonstra que as importações da origem objeto do direito antidumping possuem elevada capacidade de penetração no mercado brasileiro, sendo o fator preço crucial na concorrência, tanto que o direito antidumping somente passou a ser eficaz após a sua majoração em 2013.

Em relação às alegações sobre o impacto de redes de distribuição alegadamente consolidadas no mercado de reposição, ressalte-se a crescente participação da Sumitomo, conforme apontado pela própria manifestante, que tem apresentado crescimento também neste segmento. Ressalte-se ainda que o segmento de reposição é aberto à concorrência, ainda mais dado que não apresentam as barreiras à entrada observadas no mercado de montadoras, que costumam utilizar certificações específicas.

Em relação à crise no mercado nacional de automóveis, ressalte-se que ela afeta tanto a indústria doméstica quanto as importações. Como já apontado, a GITI, por exemplo, é importante fornecedora de pneus para a montadora brasileira [CONFIDENCIAL]. Não se pode descartar que a queda na demanda tenha provocado efeitos negativos sobre a indústria doméstica, conforme reconhecido no item 8.6.3 supra. No entanto, o que se considera nesta revisão é a possibilidade de as importações chinesas a preços de dumping voltarem a causar dano à indústria doméstica, e não propriamente as causas do dano encontrado ao longo do período de revisão, já que o direito antidumping foi eficaz para neutralizar o dano decorrente do dumping nas exportações da China para o Brasil.



Em relação ao alegado incremento na demanda por SUVs e o seu impacto sobre os indicadores da indústria doméstica, ressalte-se que os indicadores da indústria doméstica apresentados neste Anexo dizem exclusivamente ao produto similar, não havendo que se falar que os dados de rentabilidade poderiam estar distorcidos por um eventual esforço de vendas e aumento de pesquisas com desenvolvimento de pneus para o segmento de SUVs. Ademais, em P5, houve um aumento dos estoques do produto similar em relação aos períodos anteriores, o que é um indicativo de que a indústria doméstica não vem sendo capaz de escoar toda a sua produção. A análise da evolução da produção de outros produtos que compartilham a linha de produção do produto similar encontra-se no item 8.6.9 supra.

Em relação aos dados de produção e venda dos outros produtores nacionais, ressalte-se que, em uma revisão, não há que se falar em representatividade das peticionárias, uma vez que o teste de standing não se aplica. Todavia, as empresas que compõem a indústria doméstica representam mais de 50% da produção nacional, o que possibilitaria que elas peticionassem mesmo em um caso original, cumprindo os requisitos do Acordo. Ademais, importar destacar que a SDCOM notificou os demais produtores nacionais a respeito do início da revisão e lhes enviou o questionário do importador, onde se solicitavam dados de produção e venda destas empresas. Contudo, conforme informado no item 2.7.1, não foram apresentadas respostas. Os elementos constantes deste Anexo (item 6.2 supra) indicam uma relativa estabilidade das vendas dos outros produtores nacionais, os quais representaram entre 24,9% e 31,8% do mercado brasileiro ao longo do período de revisão.

Não é possível descartar que a situação dos outros produtores nacionais seja diferente da situação encontrada na indústria doméstica, uma vez que dados mais detalhados sobre tais produtores foram solicitados, mas não foram obtidos. Tampouco é possível descartar que tais produtores estejam contribuindo para o cenário de dano encontrado nos indicadores da indústria doméstica ao longo do período de revisão. No entanto, a indústria doméstica respondeu por 65% da produção nacional, e é o objeto de análise a ser considerado para determinação de probabilidade de continuação ou retomada do dano causado pelas importações objeto de dumping, sendo o objetivo da análise conduzida neste

processo determinar a probabilidade de retomada do dano causado pelas importações objeto do direito antidumping, e não a determinação das causas do dano verificado nos indicadores da indústria doméstica ao longo do período de revisão.

No que tange ao argumento da GITI de aumento das despesas de vendas da indústria doméstica em suas vendas destinadas ao mercado interno ao longo do período de revisão, constatou-se que de fato houve aumento das despesas unitárias, as quais evoluíram de [CONFIDENCIAL] por tonelada em P1 para [CONFIDENCIAL] por tonelada em P5. Em relação à receita líquida, contudo, essas despesas cresceram de [CONFIDENCIAL]% para [CONFIDENCIAL]%, o que demonstra baixa representatividade de tais despesas para explicar o dano financeiro constatado ao longo de todo o período de revisão.

Em relação à sugestão de que fosse realizado um exame que levasse em consideração tendência contrárias e convergentes, não restou claro para a autoridade investigadora brasileira como a questão teria relevância para análise de probabilidade de retomada do dano efetuada nesta revisão. Cabe ressaltar que não há no Acordo Antidumping orientações específicas para a realização da análise sugerida pela manifestante, de modo que para fins de determinação final, ainda não restou claro qual seria o objetivo e a metodologia a ser utilizada para tal análise. Ressalte-se que, em uma análise de probabilidade de retomada no dano causado por exportações a preços de dumping, não se leva em consideração, a rigor, eventual poder de mercado da indústria doméstica, haja vista que a análise de poder de mercado leva, necessariamente, em consideração a definição do mercado relevante, cujo conceito é muito distinto do conceito de indústria doméstica.

Ressalte-se ainda que a prorrogação do prazo de aplicação de um direito antidumping não tem por objetivo limitar a livre concorrência, mas neutralizar os efeitos de práticas desleais de comércio que distorcem a concorrência internacional, de acordo com as regras estabelecidas pela Organização Mundial do Comércio e internalizadas na legislação pátria.

Em relação ao imposto de importação, ressalte-se que, mesmo considerando a alíquota de 16%, e na hipótese de não haver prorrogação do direito, as importações originárias da China a preços de dumping seriam internalizadas subcotadas em relação aos preços da indústria doméstica, conforme apontado no item 8.1 deste Anexo. Ademais, o imposto de importação possui finalidade bem diferente das medidas antidumping, uma vez que estas têm por objeto neutralizar os efeitos danosos decorrentes da prática desleal de comércio comprovada por meio de um rigoroso processo administrativo regido pelo contraditório e a ampla defesa.

Deste modo, considerando que na hipótese de não prorrogação do direito antidumping em vigor, as importações originárias da China seriam internalizadas a preços de dumping e subcotadas em relação aos preços da indústria doméstica, e considerando o potencial exportador da China e que o preço CIF das importações chinesas foi inferior aos dos demais fornecedores e seria subcotado em relação ao preço da indústria doméstica na ausência do direito antidumping, observa-se que há indicações de que, muito provavelmente, estas importações voltariam a aumentar, em termos absolutos e relativos, em relação ao mercado brasileiro, e a causar dano à indústria doméstica.

Em relação às manifestações acerca da redução das exportações chinesas, ressalte-se que a análise a ser observada é com relação à probabilidade da retomada do dano causado pelas exportações chinesas a preços de dumping, razão pela qual a redução das exportações das manifestantes não implica que, na hipótese de não prorrogação das medidas, estas mesmas empresas não voltarão a realizar exportações expressivas a preços de dumping, causando danos à indústria doméstica. Novamente, o histórico deste direito antidumping, em que foi necessário majorar a alíquota para garantir a eficácia do remédio em face do agravamento da prática de dumping, é um indicativo de que as importações objeto do direito antidumping possuem grande capacidade de penetração no mercado brasileiro a preços subcotados em relação aos preços da indústria doméstica.

Em relação à alegada importação de produtos da marca GT, ressalte-se que se trata de produtos cuja descrição é [CONFIDENCIAL], portanto, fora do escopo da revisão.

9DAS OUTRAS MANIFESTAÇÕES

A GITI apresentou manifestação, em 23 de maio de 2019, indicando que entendia não haver probabilidade de continuação do dano. Alternativamente, no entendimento da empresa, caso a Subsecretaria decida recomendar a prorrogação das medidas, requereu a imediata suspensão de sua



aplicação em razão da existência de dúvidas quanto à provável evolução futura das importações do produto objeto do direito antidumping, nos termos do artigo 109 do Decreto no8.058/2013. Tais dúvidas se justificariam pela pequena participação de mercado ocupada pelas importações chinesas e também pela existência de outros fatores que estariam causando dano à indústria doméstica.

9.1Dos comentários da SDCOM

O art. 109 mencionado pela GITI em sua manifestação é aplicável quando houver dúvidas quanto à provável evolução futura das importações objeto de direito antidumping, hipótese em que a autoridade investigadora brasileira poderá recomendar a prorrogação do direito com a imediata suspensão de sua aplicação. A GITI não deixou claro, em sua manifestação, por quais razões haveria dúvidas sobre a provável evolução futura das importações, com base em uma análise prospectiva. A empresa tão somente mencionou a existência de outros fatores que causaram dano à indústria doméstica durante o período de revisão e a alegada baixa participação das importações objeto do direito antidumping no mercado brasileiro. Nesse sentido, entende-se que não se encontra devidamente fundamentado o pleito da GITI, o que leva a sua desconsideração.

10DO CÁLCULO DO DIREITO ANTIDUMPING DEFINITIVO

Nos termos do art. 78 do Decreto no8.058, de 2013, direito antidumping significa um montante em dinheiro igual ou inferior à margem de dumping apurada. De acordo com os §§ 1º e 2º do referido artigo, o direito antidumping a ser aplicado será inferior à margem de dumping sempre que um montante inferior a essa margem for suficiente para eliminar o dano à indústria doméstica causado por importações objeto de dumping, não podendo exceder a margem de dumping apurada na investigação, ressalvados os casos previstos no § 3º do mesmo artigo e nas decisões amparadas em razões de interesse público (art. 3º do Regulamento Brasileiro).

Os cálculos desenvolvidos indicaram a existência de dumping nas exportações dos produtores GITI, Linglong e Zhongce, conforme evidenciado nos itens 5.2.3.3, 5.2.4.3 e 5.2.5.3, e reproduzidos a seguir:

Margem de Dumping		
Produtor/Exportador	Margem de Dumping Absoluta (US\$/kg)	Margem de Dumping Relativa (%)
GITI	1,25	48,9%
Linglong	1,91	78,5%
Zhongce	1,75	67,0%



Considerando-se que as margens de dumping para a Linglong e para a Zhongce foram determinadas com base em melhor informação disponível, não cabe a análise de subcotação, nos termos do §3º do Art 78 do Decreto no8.058, de 2013.

Em relação à GITI, cabe verificar se a margem de dumping apurada foi inferior à subcotação observada nas exportações da empresa para o Brasil, em P5. A subcotação é calculada com base na comparação entre o preço médio de venda da indústria doméstica no mercado interno brasileiro e o preço CIF das operações de exportação dessas empresas, internado no mercado brasileiro.

Com relação ao preço da indústria doméstica, considerou-se o preço ex fabrica (líquido de tributos, descontos, abatimentos e de despesas de frete e seguro interno). Esse valor foi convertido em dólares estadunidenses considerando a taxa de câmbio média de P5, disponibilizada pelo Banco Central do Brasil.

Para o cálculo dos preços internados de pneus de automóveis exportadas pela GITI por intermédio da empresa relacionada GTT, foram considerados os preços de exportação na condição FOB, para cada tipo de produto e categoria de cliente, contidos na resposta ao questionário. Foi considerado ainda que as exportações ocorrem tanto diretamente da GITI para os importadores brasileiros, como por meio da trading relacionada GTT.

No caso das vendas por meio da GTT, para fins de neutralização dos efeitos da empresa relacionada sobre as operações de exportação do produto investigado, procedeu-se à reconstrução do preço de exportação. Nesse sentido, do preço FOB praticado pela GTT ao primeiro comprador independente, líquido de "outros descontos" e descontos de comissões bancárias, deduziram-se montantes referentes às despesas operacionais da GTT e à margem de lucro ([CONFIDENCIAL]%) referente

a outra trading company independente, com base nos resultados da investigação original de pneus de automóveis da República da Coreia, do Reino da Tailândia, de Taipé Chinês e da Ucrânia (Parecer Decom no52, de 9 de dezembro de 2013), conforme metodologia detalhada no item 5.2.3.2. Após as referidas deduções, chegou-se então ao preço FOB da produtora (GITI).

Em relação às vendas diretas, não foram realizadas deduções, de modo a considerar o preço de exportação na condição FOB da produtora.

Posteriormente, ao preço FOB da produtora, foram então acrescidos valores de frete internacional e seguro internacional, os quais foram extraídos dos dados oficiais de importação da RFB. Além de frete internacional, foi adicionado o valor do Imposto de Importação e das despesas de internação. O valor do imposto de importação foi calculado com base na aplicação do percentual de 16% sobre o preço CIF. Já o percentual de despesas de internação (3%) foi o mesmo utilizado no cálculo da subcotação do produto objeto da investigação no Brasil, constante do item 8.3 deste documento.

Com os preços CIF internados ponderados da GITI obteve-se a subcotação média ponderada de US\$ 1,52/kg, cujo cálculo encontra-se demonstrado no quadro a seguir.

Subcotação GITI	
Preço de exportação FOB (US\$/kg)	[CONF.]
Frete e seguro internacional (US\$/kg)	[CONF.]
Preço de exportação CIF (US\$/kg)	[CONF.]
Imposto de importação (US\$/kg)	[CONF.]
AFRMM	[CONF.]
Despesas de internação (US\$/kg)	[CONF.]
Preço de exportação internado (US\$/kg)	[CONF.]
Preço ind. doméstica ponderado] (US\$/kg)	[CONF.]
Subcotação (US\$/kg)	1,52

Tendo em vista que a subcotação do preço do produtor/exportador chinês GITI foi superior à margem de dumping apresentada no item 5.2.3.1.3 deste documento, o direito antidumping recomendado será igual à margem de dumping calculada.



Em relação às empresas Linglong e Zhongce, cujos direitos antidumping propostos se basearam na melhor informação disponível, conforme itens 5.2.4.3 e 5.2.5.3, deste documento, tendo em conta i) que a margem de dumping apurada para esta revisão se mostrou maior do que o direito antidumping em vigor, ii) que o direito antidumping em vigor foi eficaz para neutralizar o dano à indústria doméstica decorrente da prática de dumping, iii) que o volume exportado por tais empresas utilizado para apuração da margem de dumping foi pouco expressivo e iv) que houve cooperação, ainda que limitada, dessas duas empresas exportadoras, recomenda-se a manutenção do direito atualmente em vigor, mesmo valor a ser aplicado para as empresas não selecionadas.

No que diz respeito aos produtores/exportadores chineses identificados, mas não selecionados, recomenda-se a aplicação do direito antidumping de US\$1,29/kg (um dólar estadunidense e vinte e nove centavos por quilograma), calculado com base na média ponderada entre as quantidades exportadas e as margens de dumping calculadas das empresas GITI e Linglong, com fulcro no §2odo art. 80 do Regulamento Brasileiro. A margem de dumping da empresa Zhongce não foi utilizada para esta finalidade, tendo em vista ter sido apurada com base nos fatos disponíveis tanto para o valor normal como para o preço de exportação.

Em relação aos demais exportadores chineses não identificados, incluindo a empresa produtora/exportadora chinesa Shandong Jinyu Industrial Co., Ltd., única produtora exportadora selecionada que não apresentou resposta ao questionário, o direito antidumping proposto baseou-se na margem de dumping apurada conforme a metodologia utilizada para fins de início da revisão, a qual atingiu US\$ 1,77/kg (um dólar estadunidense e setenta e sete centavos por quilograma), considerando valor normal ajustado, conforme descrito nos itens 5.2.4.1 e 5.2.5.1, de US\$ 4,35/kg, e o preço de exportação de US\$ 2,58/kg.

10.1Das manifestações acerca do Cálculo do Direito

A GITI, em manifestação de 2 de julho de 2019, solicitou o encerramento da revisão sem a prorrogação dos direitos antidumping. Alternativamente, na hipótese de prorrogação das medidas ao fim desta revisão, solicitou que fosse calculado o direito antidumping com base na menor margem da empresa, o que poderia ser inferior à margem de dumping, nos termos do §1º do artigo 78 do Decreto no8.058/2013.

A empresa argumentou que não haveria nos autos nada contrário à utilização da margem de dumping calculada nesta revisão para o cálculo do direito na hipótese de recomendação de prorrogação das medidas. O preço médio das importações brasileiras de pneus automotivos originários da China, no ano de 2017, encontrar-se-ia em patamar próximo daquele verificado nas exportações chinesas para o resto do mundo. Isso seria verdade também para o próprio desempenho da GITI no período.

A GITI argumentou que a ausência ou mesmo a ocorrência de exportações em volumes pouco significativos de outros produtores/exportadores chineses além daqueles selecionados pela SDCOM prejudicaria a identificação do comportamento desses exportadores ao longo do período de revisão, e sugeriu a recomendação do direito antidumping nos mesmos montantes do direito em vigor para os produtores/exportadores chineses não selecionados e demais empresas.

Em 23 de outubro de 2018, a Triangle Tyre Co. Ltd. ("Triangle"), em manifestação de 23 de outubro, reiterou os termos da manifestação protocolada pela Associação Brasileira de Importadores e Distribuidores de Pneus (ABIDIP), em 28 de setembro de 2018, que solicitou, nos termos do art. 65 do Decreto no8.058/13, a elaboração e a publicação de parecer de determinação preliminar.

Dessa forma, a Triangle solicitou o posicionamento à SDCOM, já em sede de determinação preliminar, sobre se fará jus ao direito antidumping individual e sobre qual base que este seria calculado, visto que foi considerada como parte interessada na revisão em questão, mesmo não tendo exportado o produto objeto para o Brasil no período investigado, conforme o disposto no Ofício nº 1.149/2018.

A Triangle entende que teria direito à atribuição de direito antidumping individual, bem como os outros produtores e exportadores conhecidos, com base em um cenário similar ao que ocorreu na revisão de pneus de carga (empresa não exportou ao Brasil no período investigado), quando o Decom acatou o pleito da empresa Hankook e a concedeu o direito antidumping.

A Triangle, em manifestação de 2 de julho de 2019, reiterou o pedido para que tivesse direito antidumping individual e ressaltou que a empresa teria ficado impossibilitada de exportar para o Brasil após a majoração de direitos antidumping instituída pela Resolução CAMEX no56/2013, quando o direito antidumping médio foi majorado de US\$ 0,75/kg para US\$ 1,54/kg; e solicitou que o direito não fosse calculado com base na melhor informação disponível (§ 4º do artigo 80 do Decreto no8.058/13), caso os direitos antidumpings atribuídos às empresas produtores e exportadores conhecidos (incluindo a Triangle) sejam prorrogados.

Segundo entendimento da Triangle, como o volume importado da China deixou de ser representativo, após a majoração do direito antidumping ocorrida em 2013, o direito antidumping atualmente em vigor deveria ser reduzido ao final da presente revisão, pois essa medida teria se mostrado excessiva para neutralizar o dumping e praticamente inviabilizou as importações originárias da China.

Segundo a empresa, o suposto crescimento das importações em 2017 foi pontual e não reflete o comportamento das importações como um todo. Do total importado da China nesse período (2.362 t), 2.068 t (87,5%) seriam produtos da marca GT, da empresa GITI, sendo que 95% desse total seriam referentes ao mesmo modelo de produto. Assim, seria importante entender em que termos, mercado (montadora ou reposição) e condições (i.e., existência de contratos de global source) tais operações se deram para que o crescimento observado não seja atribuído às demais empresas investigadas, que, segundo a Triangle, tiveram suas exportações ao Brasil inviabilizadas após a majoração do direito antidumping.

Nesse contexto, fez referência ao § 4º do art. 107 do Decreto no8.058/13, de acordo com o qual, na hipótese de ter havido exportações em quantidades não representativas durante o período de investigação, será recomendada a prorrogação do direito antidumping em montante igual ou inferior ao direito em vigor.



Ressaltou ainda que, apesar de o artigo 107 fazer menção à ausência ou não representatividade das exportações do país investigado como um todo, por analogia, este dispositivo deveria ser considerado no caso em concreto para as empresas que detêm margens individualizadas e ficaram impossibilitadas de exportar ao Brasil em virtude da magnitude do direito antidumping em vigor.

Segundo a Triangle, a intenção dessa normativa consistiria em determinar a não extrapolação do direito antidumping além da necessidade de neutralizar o dano decorrente da prática de dumping, e essa interpretação se confirmaria pelo Acordo Antidumping da OMC (artigos 9.1 e 11.1).

Pelo exposto, a empresa solicitou à autoridade investigadora que, caso as margens de dumping calculadas para as empresas selecionadas no âmbito da presente revisão resultem em uma margem média inferior ao direito em vigor, esta seja aplicada para os exportadores conhecidos, como é o caso da Triangle.

Alternativamente, caso o se decida por manter inalterados os direitos antidumping ao final da presente revisão, a Triangle e a ABIDIB solicitaram que o direito médio em vigor para os exportadores conhecidos seja retificado, pois teria havido erro no cálculo da margem média calculada para os exportadores não selecionados. Segundo a empresa, o cálculo da margem média deveria ter excluído o direito antidumping aplicado à empresa South China Tire & Rubber Co. Ltd., o qual teria sido calculado com base na melhor informação disponível, violando o Art. 46 do Decreto no1.602/95, então em vigor. Argumentaram que a inclusão no cálculo da margem de dumping média uma empresa que teve sua margem calculada com base em fatos disponíveis, além de violação à legislação, poderia ser considerada arbitrário e prejudicial às demais empresas conhecidas, pois não fosse a utilização da melhor informação disponível no cálculo da margem média, esta deveria se situar em patamar inferior a USD 1,30/kg

Segundo a Triangle, a revisão que culminou com a aplicação do direito antidumping médio de USD 1,54/kg foi conduzida com fulcro no Decreto no1.602/95, o qual disporia, em seu artigo 46, que o direito antidumping aplicado aos produtores conhecidos não poderia exceder a média ponderada da margem de dumping calculada para os exportadores selecionados, e não deveria levar em conta margens estabelecidas com base nos fatos disponíveis.

A inclusão da margem de dumping da South China apurada com base nos fatos disponíveis da Receita Federal no cálculo do direito médio teria resultado em distorção do direito individual aplicado em 2013 às importações da Triangle e dos outros exportadores conhecidos, pois a margem de dumping de US\$ 2,17/kg atribuída à South China seria significativamente superior às margens de dumping apuradas com base nas informações fornecidas pelas empresas participantes. Além disso, constituiria violação da legislação antidumping, sendo tal entendimento corroborado pela leitura do Acordo Antidumping da OMC (9.4).

Pelos motivos acima expostos, a Triangle reiterou o seu pedido para que, caso a SDCOM decida pela prorrogação da aplicação de direitos antidumping nas importações de pneus de automóveis da China, tal prorrogação se dê em montante inferior ao direito atualmente em vigor, seja porque foi recalculado com base nas informações colhidas na presente revisão, seja pela retificação da margem média de USD 1,54/kg.

A Triangle mencionou ainda que, na Nota Técnica de fatos essenciais, não teria havido nenhum endereçamento por parte da autoridade investigadora a essa manifestação, nem mesmo dela teria constado o fato de a empresa ter sido considerada parte interessada na revisão, nos termos do Ofício no1.149/2018/CGMC/DECOM/SECEX, de 20 de agosto de 2018.

A Shandong Changfeng, em manifestação de 4 de dezembro de 2018, reforçada por manifestação de 2 de julho de 2019, solicitou que lhe fosse conferido direito antidumping individual, pugnando pela aplicação de direito antidumping na condição de produtor/exportador conhecido que correspondesse necessariamente a um montante igual ou inferior ao direito em vigor.

A empresa argumentou que o volume das importações investigadas em P5 não poderia ser considerado representativo pela autoridade investigadora pelo fato de ter diminuído 78% de P1 a P5, tendo passado a representar somente 6,8% das importações totais e 2,1% do mercado brasileiro em P5. Argumentou ainda que suas exportações corresponderiam a [CONFIDENCIAL] toneladas



([CONFIDENCIAL]% das exportações da China e [CONFIDENCIAL]% do mercado brasileiro), constatando-se assim que as exportações desta empresa teriam sido praticamente inviabilizadas pelo montante do direito antidumping em vigor.

A manifestante requereu que, em caso de recomendação de prorrogação do direito antidumping sem alteração, o direito médio atribuído aos produtores/exportadores conhecidos seja retificado de modo a não considerar no cálculo a margem de dumping atribuída a empresa chinesa South China Tire & Rubber Co., Ltd.

A Shandong Changfeng mencionou ainda que, na Nota Técnica de fatos essenciais, não teria havido nenhum endereçamento à manifestação da Shandong Changfeng (de 04 de dezembro de 2018), nem mesmo dela teria constado o fato de a empresa ter sido considerada parte interessada na revisão, nos termos do Ofício no1.150/2018/CGMC/DECOM/SECEX, de 21 de agosto de 2018.

A Linglong e a Zhongce, em manifestação de 2 de julho de 2019, solicitaram a manutenção da margem de dumping estabelecida para as empresas por ocasião da primeira revisão de final de período, bem como pugnaram para que o montante do direito antidumping aplicado às empresas não fosse elevado como resultado da atual revisão.

As manifestantes citaram a manifestação apresentada pela Triangle, em 23 de outubro de 2018, de acordo com o qual, na hipótese de ter havido exportações em quantidades não representativas durante o período de investigação, deveria ser recomendada a prorrogação do direito antidumping em montante igual ou inferior ao direito em vigor. Opinou que nesta revisão se deveria ponderar a redução do direito atualmente imposto com vistas a balancear o comércio do produto investigado, uma vez que o direito antidumping deveria ser aplicado com o objetivo de neutralizar eventual prática desleal de comércio da qual decorra dano à indústria doméstica e não simplesmente eliminar quase por completo as exportações do país investigado. As empresas lembraram ainda o posicionamento da autoridade investigadora no âmbito da revisão de final de período de Pneus de Carga (China), segundo o qual, diante da conclusão de que o direito antidumping em vigor teria sido suficiente para neutralizar o dano, recomendou-se a prorrogação do direito nos montantes que já estavam em vigor.

10.2 Dos comentários da SDCOM

Em relação ao pedido para aplicação do menor direito, considerando que a margem de dumping apurada para a GITI se mostrou inferior à subcotação para fins de menor direito, o direito recomendado foi apurado, nos termos do §1º do art. 107 do Decreto no8.058, de 2013, com base na margem de dumping calculada nesta revisão.

Em relação às manifestações da Triangle e da Changfeng, observa-se que o pedido para que fosse elaborada determinação preliminar tinha por objetivo saber se fariam jus ao direito antidumping individual e sobre qual base este seria calculado. Ocorre que, nos termos do Art. 94 do Decreto no8.058, de 2013, não há obrigatoriedade de elaboração de determinações preliminares em revisões, justamente porque já há um direito antidumping que se mantém em vigor ao longo do processo de revisão, conforme previsto no § 2º do art. 112 do Regulamento Brasileiro. Logo, não existindo a necessidade de aplicação de direito antidumping provisório, remédio emergencial para salvaguardar a indústria doméstica da ocorrência de dano durante o curso da investigação, nos termos do art. 66 do Decreto no8.058, de 2013, não há obrigatoriedade de divulgação de determinação preliminar. Considerou-se, nesse sentido, desnecessário despender os recursos da administração para a elaboração de determinação preliminar nesta revisão, pois o único propósito seria satisfazer a expectativa das empresas requerentes - as quais sequer apresentaram resposta voluntária ao questionário - de antecipar o tratamento que lhes seria conferido ao final do processo de revisão, não trazendo quaisquer benefícios para a condução do processo ou para o exercício do contraditório e da ampla defesa.

Em relação aos pedidos da Shandong Changfeng e da Triangle para que lhes fossem concedidos direitos antidumping individuais, cabe ressaltar que, apesar de não ter sido apurada margem de dumping individual para essas empresas, tendo em conta que se tratam de exportadores conhecidos quando da investigação original e da última revisão que foram habilitados neste processo de revisão, estas empresas foram incluídas no grupo dos produtores/exportadores conhecidos, mas não selecionados, e tiveram o direito antidumping individual. Ressalte-se que esta foi a decisão da autoridade investigadora por ocasião de situação semelhante ocorrida no caso de pneus de carga, no qual a empresa Jiangsu



Hankook Tire Co. Ltd. tinha direito antidumping individualizado, solicitou habilitação como parte interessada e, ao final da revisão, foi incluída no mesmo grupo em que estava, fazendo jus ao mesmo montante de direito antidumping em vigor.

Em relação à requerida retificação do direito antidumping em vigor médio devido à suposta inclusão da South China Tire & Rubber Co. Ltd. na apuração do direito antidumping das empresas não selecionadas para responder ao questionário na última revisão, cabe esclarecer que, naquela oportunidade, além de o próprio valor normal daquela revisão ter sido apurado com base em terceiro país de economia de mercado, como era previsto pelo Protocolo de Acesso da China e pelo Decreto nº 1.602 de 1995, os preços de exportação reportados pelas empresas selecionadas foram comparados com os respectivos preços de exportação apurados com base nos dados da RFB e ajustados conforme necessário.

Assim, com exceção da empresa Shandong Yongsheng Rubber Group Co. Ltd, os demais preços de exportação foram ajustados. O preço de exportação da GITI Radial Tire (Anhui) foi ponderado pelo volume reportado no Anexo C da resposta ao questionário e pelo volume constante dos dados de importação da RFB; já o preço de exportação da Shandong Jinyu Industrial Co. Ltd. foi ajustado tendo em conta o resultado da verificação in loco. O preço de exportação da South China Tire & Rubber Co. Ltd., apesar de verificado in loco, não conciliou com os dados oficiais de importação brasileiros disponibilizados pela RFB.

Deste modo, não há que se falar que a margem de dumping apurada para a empresa South China não deveria ter sido utilizada para apuração do direito antidumping para o grupo dos produtores/exportadores conhecidos, mas não selecionados, dado que o critério para apuração do preço de exportação foi o mesmo para todas as empresas e que estes preços de exportação foram ajustados, em maior ou menor grau, conforme consta expresso da decisão de prorrogação da última revisão.

Em relação à ausência de reprodução da manifestação da Triangle e da Changfeng na Nota Técnica de fatos essenciais, cabe esclarecer que, apesar do lapso ocorrido naquela ocasião, tais manifestações foram devidamente consideradas para fins desta determinação final, não tendo sido prejudicados o exercício do contraditório e da ampla defesa destas empresas.

Em relação ao pedido para redução do direito atualmente em vigor devido à redução do volume importado da China, ressalte-se que a redução das importações a preços de dumping é um efeito esperado decorrente da aplicação de um direito antidumping. Quando preenchidos os critérios técnicos estritos constantes da legislação multilateral e da normativa brasileira, a adoção de medidas de defesa comercial pelo Estado brasileiro tem o objetivo de neutralizar os efeitos danosos de práticas de comércio internacional reputadas como desleais sobre a indústria doméstica produtora do produto similar no Brasil, conforme resta expresso no Regulamento Brasileiro: "Art. 78. A expressão "direito antidumping " significa um montante em dinheiro igual ou inferior à margem de dumping apurada. § 1º Ressalvados os casos previstos no § 3º e as decisões da CAMEX amparadas pelo art. 3º, o direito antidumping a ser aplicado será inferior à margem de dumping sempre que um montante inferior a essa margem for suficiente para eliminar o dano à indústria doméstica causado por importações objeto de dumping. § 2º O montante do direito antidumping não poderá exceder a margem de dumping."

A adoção no ordenamento jurídico brasileiro da norma WTO-Plus conhecida como "regra do menor direito" demonstra claramente que o objetivo da adoção de medidas antidumping no Brasil não é "fechar" o mercado brasileiro para a concorrência internacional, mas tão somente restabelecer as condições de comércio justo, adotando-se o remédio de defesa comercial apenas na medida necessária para neutralizar o dano à indústria doméstica decorrente da prática desleal verificada.

Com relação à manifestação da Shandong Changfeng de que o volume das importações do produto objeto do direito antidumping originário da China não seria representativo, convém esclarecer que a legislação em vigor não estabelece parâmetros para essa avaliação, que se dá caso a caso com base nos elementos encontrados nos autos de cada processo. No caso em tela, a SDCOM considerou que o volume importado do produto objeto do direito antidumping superou o parâmetro de 3% das importações totais do produto, previsto no art. 31 do Decreto nº 8.058, de 2013, e aplicável a investigações originais para determinar se o volume importado de determinada origem é insignificante. Nesse sentido, dado que o volume das importações da China como um todo foi significativo em face das importações totais do



produto similar, o entendimento expressado no item 5 deste Anexo é que se trata de um caso de probabilidade de continuação do dumping nas exportações da China para o Brasil objeto do direito antidumping.

Sobre a referência ao §4odo art. 107 do Decreto no8.058, de 2013, o qual prevê que será recomendada a prorrogação do direito antidumping em montante igual ou inferior ao direito em vigor em caso de determinação positiva de probabilidade de retomada de dumping, é necessário esclarecer que essa disposição se aplica, conforme disposto no §3º do mesmo artigo, à hipótese em que as exportações cessaram ou ocorreram em quantidades não representativas, o que não é o caso da revisão em tela. Essa análise não é realizada individualmente por exportador, como querem levar a crer as manifestações das empresas Triangle, Changfeng, mas sim para a totalidade das importações do produto objeto do direito antidumping. A analogia é uma técnica de interpretação da norma, que visa a integrar o ordenamento jurídico, suprimindo uma aparente lacuna nele existente. Ocorre que a menção exclusiva de país como hipótese legal de incidência do art. 107, §§3oe 4o, não decorre de uma falha na redação do dispositivo, mas obedece à vontade legis, que destina o alcance da norma às exportações totais do país investigado.

11DA RECOMENDAÇÃO

Consoante análise precedente, ficou demonstrado que a extinção dos direitos antidumping aplicados às importações brasileiras de pneus de automóveis originárias da China, muito provavelmente, levará à continuação do dumping e à retomada do dano à indústria doméstica dele decorrente.

Verificou-se que as importações da origem analisada apresentaram incremento de P4 para P5, contudo, não se constatou, de P1 para P5, elevação destas importações, tanto em termos absolutos, como em termos relativos, ou em relação à produção e ao mercado brasileiro, o que demonstra a eficácia da medida aplicada em neutralizar o dano à indústria doméstica em decorrência da prática de dumping.

Ainda que tenha sido constatada continuidade do dano, uma vez constatada deterioração dos indicadores da indústria doméstica, especialmente quanto à lucratividade, este não pôde ser atribuído às importações objeto do direito antidumping em revisão.

Assim, nos termos do art. 106 do Decreto no8.058, de 2013, a autoridade investigadora propõe a prorrogação da duração do direito antidumping aplicado às importações de pneus de automóveis, por um período de até cinco anos, conforme indicado no item 10 supra e expressado no quadro abaixo:



Produtor/Exportador	Direito Antidumping (US\$/kg)
GITI Radial Tire (Anhui) Company Ltd, GITI Tire (Fujian) Company Ltd., GITI Tire (Hualin) Company Ltd. e GITI Tire Global Trading Pte. Ltd. (GTT).	1,25
Shandong Linglong Tyre Co., Ltd.	1,54
Zhongce Rubber Group Co., Ltd.	1,54
Shandong Changfeng Tyres Co Ltd.	1,29
Shandong Haohua Tire Co.,Ltda	
Shandong Longyue Rubber Co., Ltd.	
Shaanxi Yanchang Petroleum Group Rubber Co. Ltd.	
Shandong Hengfeng Rubber & Plastic Co., Ltd.	
Triangle Tyre CO., LTD	
Zhaoqing Junhong Co Ltd	
Kumho Tire Tianjin Co Inc	
Hangzhou Zhongce Rubber Co., Ltd.	
Shandong Huasheng Rubber Co.,Ltd	
Sailun Group Co., Ltd.	
Shandong Yogntai Group Co. Ltd.	
Demais empresas	1,77

ANEXO II

1INTRODUÇÃO

Este documento apresenta análise objeto da Nota Técnica DECOM no9, de 3 de abril de 2019, com base nos elementos disponíveis nos Autos até a data de 28 de março de 2019, sobre possível prevalência de condições de economia de mercado no segmento produtivo objeto da revisão de final de período, processo SECEX no52272.001668/2018-13. Ressalta-se que esta análise deve ser lida em conjunto com o disposto nos itens 5.2.1 a 5.2.3 do Anexo I.

Não é objeto do presente documento entendimento amplo a respeito do status da China como uma economia predominantemente de mercado ou não, cuja competência é da Câmara de Comércio Exterior (CAMEX), nos termos do art. 4º do Decreto no8.058, de 2013 (Regulamento Brasileiro). Este documento embasa, portanto, a tomada de decisão sobre eventual utilização de metodologia de apuração da margem de dumping que não se baseie em uma comparação estrita com os preços ou os custos domésticos chineses, estritamente no âmbito desta revisão, objeto do processo SECEX no52272.001668/2018-13.

Para tanto, foram considerados os argumentos e elementos de prova juntados aos autos pela peticionária e pelas partes interessadas e protocolados no Sistema DECOM Digital (SDD). Deste modo, reitera-se que o presente documento não deve ser interpretado de forma ampla, mas tão somente no escopo desta revisão, pois é embasada no conjunto probatório presente nestes autos, ainda sujeito a contraditório e ampla defesa.

Inicialmente, será apresentado breve histórico do Protocolo de Acesso da China à Organização Mundial do Comércio (OMC) e das suas repercussões procedimentais nas investigações de defesa comercial no Brasil (Seção 2). Em seguida, serão expostos os elementos específicos constantes nos autos deste processo a respeito da prevalência de condições de economia de mercado no segmento produtivo em questão (Seção 3). Por fim, será apresentada a análise da autoridade competente a respeito da prevalência de condições de economia de mercado no segmento produtivo em questão, tão somente no escopo desta revisão, objeto do processo SECEX no52272.001668/2018-13 (Seção 4).

2DO PROTOCOLO DE ACESSÃO DA CHINA À OMC E DAS SUAS REPERCUSSÕES PROCEDIMENTAIS NAS INVESTIGAÇÕES DE DEFESA COMERCIAL NO BRASIL

Nos termos do Artigo XII do Acordo de Marraqueche, os termos da acesso de um Estado (ou território aduaneiro separado com autonomia sobre suas relações comerciais externas) aos Acordos da organização devem ser acordados entre este e a OMC por meio de processo negociador que envolve a totalidade dos Membros. A negociação é realizada no âmbito de um grupo de trabalho, cujos termos de acesso devem ser aprovados pela Conferência Ministerial com base em maioria de dois terços dos Membros da OMC. Desde a fundação da OMC, 36 países completaram o processo de acesso, e a China foi o 15º país a finalizá-lo, efetivando-se como o 143º Membro.

O processo de acesso da República Popular da China, doravante China ou RPC, iniciou-se em outubro de 1986, quando o país protocolou seu application ainda junto ao Secretariado do Acordo Geral de Tarifas e Comércio (GATT) e durou mais de 15 anos. O Grupo de Trabalho de Acesso da China ao GATT foi instituído em março de 1987, tendo sido posteriormente transformado, em 1995, em Grupo de Trabalho de Acesso à OMC. Como resultado desse processo negociador, vários compromissos e obrigações a serem cumpridos pela China em diversas áreas foram aprovadas pelos 142 Membros da OMC. Assim, a China finalizou seu processo de acesso à OMC em 11 de dezembro de 2001, resultando no texto do Protocolo de Acesso da China à OMC, doravante Protocolo de Acesso ou Protocolo.

O Brasil participou das negociações relativas ao processo de acesso da China, de modo que o texto do Protocolo de Acesso foi incorporado à normativa brasileira na sua integralidade, com efeitos jurídicos concretos desde a entrada em vigor do Decreto no5.544, de 22 de setembro de 2005. Os artigos 1º e 2º desse decreto estabeleceram, in verbis: "Art. 1º O Protocolo de Acesso da República Popular da China à Organização Mundial de Comércio, apenso por cópia ao presente Decreto, será executado e cumprido tão inteiramente como nele se contém. Art. 2º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação." (grifo nosso)

Especificamente para fins de análise do presente documento, que apresenta análise sobre a prevalência de condições de economia de mercado no segmento produtivo de pneus de automóveis chinês, especificamente no âmbito desta revisão, objeto do processo no52272.001668/2018-13, que



resulta na tomada de decisão específica sobre a apuração do valor normal a ser utilizado na determinação da probabilidade de continuação ou retomada de dumping, cumpre analisar as disposições do artigo 15 do referido Protocolo de Acesso.

O artigo 15 do Protocolo de Acesso da China consiste na base normativa para a determinação do valor normal em investigações de dumping sobre importações originárias da China, cujo texto integral será reproduzido a seguir: "15. Comparabilidade de preços para a determinação de subsídios e dumping. Nos procedimentos relacionados a importações de origem chinesa por um Membro da OMC, aplicar-se-ão o artigo VI do GATT 1994, o Acordo relativo à Aplicação do Artigo VI do Acordo Geral sobre Tarifas Aduaneiras e Comércio de 1994 ("Acordo Antidumping") e o Acordo SMC, em conformidade com o seguinte: a) Na determinação da comparabilidade de preços, sob o artigo VI do GATT 1994 e o Acordo Antidumping, o Membro importador da OMC utilizará, seja os preços e os custos chineses correspondentes ao segmento produtivo objeto da investigação, ou uma metodologia que não se baseie em uma comparação estrita com os preços ou os custos domésticos chineses, com base nas seguintes normas: i) se os produtores investigados puderem demonstrar claramente que, no segmento produtivo que produz o produto similar, prevalecem condições de economia de mercado no que diz respeito à manufatura, produção e à venda de tal produto, o Membro da OMC utilizará os preços ou custos prevalecentes na China do segmento produtivo objeto da investigação, para determinar a comparabilidade dos preços; ii) o Membro da OMC importador poderá utilizar uma metodologia que não se baseie em uma comparação estrita com os preços internos ou custos prevalecentes na China se os produtores investigados não puderem demonstrar claramente que prevalecem no segmento produtivo que produz o produto similar condições de economia de mercado no que diz respeito à manufatura, a produção e à venda de tal produto. b) Nos procedimentos regidos pelas disposições das partes II, III e V do Acordo SMC, quando se tratarem de subsídios descritos nos itens a), b), c) e d) do artigo 14 do referido Acordo, aplicar-se-ão as disposições pertinentes do mesmo; não obstante, se houver dificuldades especiais, o Membro da OMC importador poderá utilizar, para identificar e medir o benefício conferido pelo subsídio, metodologias que levem em conta a possibilidade de que os termos e condições prevalecentes na China nem sempre podem ser utilizados como bases de comparação adequadas. Para aplicar tais metodologias, sempre que factível, o Membro da OMC importador deverá proceder a ajustes desses termos e condições prevalecentes antes de considerar a utilização de termos e condições prevalecentes fora da China. c) O Membro importador da OMC notificará as metodologias utilizadas em conformidade com o item a) ao Comitê de Práticas Antidumping e as utilizadas em conformidade com o item b) ao Comitê de Subsídios e Medidas Compensatórias. d) Uma vez tendo a China estabelecido, em conformidade com a legislação nacional do Membro importador da OMC, que é uma economia de mercado, ficarão sem efeito as disposições do item a), desde que a legislação nacional do Membro importador preveja critérios para aferir a condição de economia de mercado, na data de acesso. Em quaisquer casos, as disposições do item a) ii) expirarão após transcorridos 15 anos da data de acesso. Ademais, nos casos em que a China estabelecer, em conformidade com a legislação nacional do Membro importador da OMC, que em um segmento produtivo particular ou indústria prevalecem condições de economia de mercado, deixar-se-ão de aplicar a esse segmento produtivo particular ou indústria as disposições do item a) referentes às economias que não são economias de mercado." (grifo nosso)

A acesso da China à OMC, portanto, foi condicionada a cláusulas específicas que poderiam ser aplicadas pelo país importador para fins de determinar a comparabilidade de preços em investigações de dumping e de subsídios. Dessa forma, em investigações de dumping contra exportações originárias da China, nos termos do Artigo 15(a), competiria a cada Membro importador da OMC a decisão de utilizar uma das duas seguintes metodologias disponíveis: a) ou os preços e os custos chineses daquele segmento produtivo objeto da investigação (vide Artigo 15(a)(i)); b) ou uma metodologia alternativa que não se baseasse em comparação estrita com os preços ou os custos domésticos chineses (vide Artigo 15(a)(ii)).

Nota-se que os Artigos 15(a)(i) e 15(a)(ii) do Protocolo contêm duas regras diferentes aplicáveis à questão da comparabilidade de preços. Essas regras estão relacionadas aos efeitos do sucesso ou da falha de os produtores investigados demonstrarem claramente que condições de economia de mercado prevalecem no segmento produtivo investigado. Por um lado, o item 15(a)(i) estabelece a obrigação de a autoridade investigadora utilizar preços e custos chineses para comparação de preços caso os produtores chineses sejam capazes de demonstrar que condições de economia de mercado prevalecem naquele segmento produtivo. Por outro lado, o item 15(a)(ii) regulava a situação em que os produtores investigados



não fossem capazes de demonstrar claramente que condições de economia de mercado prevaleciam no segmento produtivo investigado. Nessa situação, a autoridade investigadora podia utilizar metodologia alternativa não baseada em comparação estrita com os preços e os custos domésticos chineses.

Essa possibilidade de utilizar uma das duas metodologias dos Artigos 15(a)(i) e 15(a)(ii), por sua vez, foi condicionada pelo Artigo 15(d). A primeira condição do Artigo 15(d) era de que, caso o Membro importador reconhecesse, em conformidade com sua legislação, que a China era uma economia de mercado, ficariam sem efeito as disposições do Artigo 15(a) como um todo, desde que o Membro importador tenha estabelecido critérios para aferir a condição de economia de mercado quando da data de acesso da China. A segunda condição do Artigo 15(d) corresponde à derrogação do inciso 15(a)(ii) após transcorridos 15 anos da data de acesso, ou seja, a partir do dia 12 de dezembro de 2016. A terceira condição do Artigo 15(d) versa sobre a derrogação das disposições do Artigo 15(a) especificamente para um segmento produtivo particular ou indústria, quando ficar demonstrado que, em um segmento produtivo particular ou indústria, prevalecem condições de economia de mercado, nos termos da legislação nacional aplicável.

Nesse contexto, cumpre mencionar que a segunda condição do Artigo 15(d) corresponde à derrogação do inciso 15(a)(ii), está sujeita a controvérsia jurídica no Órgão de Solução de Controvérsias (OSC) da OMC (DS516: European Union - Measures Related to Price Comparison Methodologies). Isso porque a China entende que a determinação de valor normal de "economia não de mercado" em casos de dumping seria inconsistente com os Artigos 2.1 e 2.2 do Acordo Antidumping da OMC e com os Artigos I:1 e VI:1 do GATT/1994. O painel foi composto em 10 de julho de 2017. Em 28 de novembro de 2018, o Chair do painel informou ao OSC que, dada a complexidade das questões legais envolvidas na disputa, o relatório final para as partes estaria previsto para o segundo trimestre de 2019. A China também solicitou consultas aos Estados Unidos da América (DS515: United States - Measures Related to Price Comparison Methodologies), para tratar basicamente do mesmo assunto do DS516. Entretanto, o DS515 até o momento não avançou para a fase de painel.

Diante da expiração do Artigo 15(a)(ii) após transcorridos 15 anos da data de acesso, ou seja, a partir do dia 12 de dezembro de 2016, a prática relacionada a investigações de dumping no Brasil foi alterada.



Anteriormente, nas investigações de dumping sobre produtos originários da China cujo período de investigação se encerrava até dezembro de 2016, os atos de início das investigações apresentavam a menção expressa ao fato de que a China não era considerada país de economia de mercado para fins de defesa comercial. Por exemplo, no Parecer DECOM no33, de 19 de julho de 2016, o parágrafo 78 informou: "78. Considerando que a China, para fins de investigação de defesa comercial, não é considerada país de economia de mercado, aplica-se, no presente caso, a regra disposta no caput do art. 15 do Regulamento Brasileiro. Isto é, em caso de país que não seja considerado economia de mercado, o valor normal será determinado a partir de dados de um produto similar em um país substituto. O país substituto é definido com base em um terceiro país de economia de mercado considerado apropriado. Ainda, segundo o artigo 15, §2o, do Decreto no8.058/2013, sempre que adequado, o país substituto deverá estar sujeito à mesma investigação."

Assim, até dezembro de 2016 havia presunção juris tantum de que os produtores/exportadores chineses não operavam em condições de economia de mercado. Essa presunção era respaldada pelo Artigo 15(a)(ii) do Protocolo, pois se os produtores chineses investigados não pudessem demonstrar claramente que prevaleciam condições de economia de mercado no segmento produtivo objeto da investigação, o importador Membro da OMC poderia utilizar metodologia alternativa para apurar o valor normal.

No âmbito do Regulamento Antidumping Brasileiro vigente - Decreto no8.058, de 26 de julho de 2013 -, os produtores/exportadores chineses tinham a possibilidade de comprovar que operavam em condições de economia de mercado se atendessem ao disposto nos artigos 16 e 17. Segundo seus termos, os produtores/exportadores de um país não considerado economia de mercado pelo Brasil podem apresentar elementos de prova com o intuito permitir que o valor normal seja apurado com base na metodologia considerada padrão: "Art. 16. No prazo previsto no § 3º do art. 15, o produtor ou exportador de um país não considerado economia de mercado pelo Brasil poderá apresentar elementos de prova com o intuito de permitir que o valor normal seja apurado com base no disposto nos arts. 8º a 14. Art. 17. Os

elementos de prova a que faz referência o art. 16 incluem informações relativas ao produtor ou exportador e ao setor econômico do qual o produtor ou exportador faz parte. § 1º As informações relativas ao produtor ou exportador devem permitir a comprovação de que: I - as decisões do produtor ou exportador relativas a preços, custos e insumos, incluindo matérias-primas, tecnologia, mão de obra, produção, vendas e investimentos, se baseiam nas condições de oferta e de demanda, sem que haja interferência governamental significativa a esse respeito, e os custos dos principais insumos refletem substancialmente valores de mercado; II - o produtor ou exportador possui um único sistema contábil interno, transparente e auditado de forma independente, com base em princípios internacionais de contabilidade; III - os custos de produção e a situação financeira do produtor ou exportador não estão sujeitos a distorções significativas oriundas de vínculos, atuais ou passados, estabelecidos com o governo fora de condições de mercado; e IV - o produtor ou exportador está sujeito a leis de falência e de propriedade, assegurando segurança jurídica e estabilidade para a sua operação. § 2º As informações relativas ao setor econômico do qual o produtor ou exportador faz parte devem permitir a comprovação de que: I - o envolvimento do governo na determinação das condições de produção ou na formação de preços, inclusive no que se refere à taxa de câmbio e às operações cambiais, é inexistente ou muito limitado; II - o setor opera de maneira primordialmente baseada em condições de mercado, inclusive no que diz respeito à livre determinação dos salários entre empregadores e empregados; e III - os preços que os produtores ou exportadores pagam pelos insumos principais e por boa parte dos insumos secundários utilizados na produção são determinados pela interação entre oferta e demanda. § 3º Constitui condição para que o valor normal seja apurado com base no disposto nos arts. 8º a 14 a determinação positiva relativa às condições estabelecidas neste artigo. § 4º Determinações positivas relacionadas ao § 2º poderão ser válidas para futuras investigações sobre o mesmo produto. § 5º As informações elencadas nos § 1º e § 2º não constituem lista exaustiva e nenhuma delas, isoladamente ou em conjunto, será necessariamente capaz de fornecer indicação decisiva."

Posteriormente, porém, transcorridos 15 anos da data de acessão, ou seja, a partir do dia 12 de dezembro de 2016, nas investigações de dumping contra a China cujo período de investigação fosse posterior a dezembro de 2016, não foram feitas mais menções expressas no ato de início das investigações sobre tal condição de a China ser ou não considerada país de economia de mercado para fins de defesa comercial. Deste modo, a utilização de metodologia alternativa para apuração do valor normal da China não era mais "automática".



Nesse sentido, considerando que apenas o item 15(a)(ii) do Protocolo de Acessão expirou, e que o restante do Artigo 15, em especial as disposições do 15(a) e do 15(a)(i), permanecem em vigor, procedeu-se a uma "alteração do ônus da prova" sobre a prevalência de condições de economia de mercado em determinado segmento produtivo objeto de investigação. Expira a presunção juris tantum de que os produtores exportadores/chineses operam em condições que não são de economia de mercado no seguimento produtivo investigado, de modo que a determinação do método de apuração do valor normal em cada caso dependerá dos elementos de prova apresentados nos autos do processo pelas partes interessadas, acerca da prevalência ou não de condições de economia de mercado no segmento produtivo específico do produto similar.

Esse posicionamento decorre das regras de interpretação da Convenção de Viena sobre o Direito dos Tratados - a qual, em seu Artigo 31, estabelece que "1. Um tratado deve ser interpretado de boa-fé segundo o sentido comum atribuível aos termos do tratado em seu contexto e à luz de seu objetivo e finalidade". Ademais, com base no princípio interpretativo da eficácia (*effet utile* ou efeito útil), as disposições constantes de um acordo devem ter um significado. Tanto é assim que, segundo o Órgão de Apelação da OMC (DS126: Australia - Subsidies Provided to Producers and Exporters of Automotive Leather, Recourse to Article 21.5 of the DSU by the United States - WTO Doc. WT/DS 126/RW): 6.25 The Appellate Body has repeatedly observed that, in interpreting the provisions of the WTO Agreement, including the SCM Agreement, panels are to apply the general rules of treaty interpretation set out in the Vienna Convention on the Law of Treaties. These rules call, in the first place, for the treaty interpreter to attempt to ascertain the ordinary meaning of the terms of the treaty in their context and in the light of the object and purpose of the treaty, in accordance with Article 31(1) of the Vienna Convention. The Appellate Body has also recalled that the task of the treaty interpreter is to ascertain and give effect to a legally

operative meaning for the terms of the treaty. The applicable fundamental principle of *effet utile* is that a treaty interpreter is not free to adopt a meaning that would reduce parts of a treaty to redundancy or inutility. (grifo nosso)

Dessa forma, a expiração específica do Artigo 15(a)(ii), com a manutenção em vigor do restante do Artigo 15(a), deve ter um significado jurídico, produzindo efeitos operacionais concretos. A utilização da metodologia alternativa deixa de ser, portanto, "automática", e passa-se a analisar, no caso concreto, se prevalecem ou não condições de economia de mercado no segmento produtivo investigado. Assim, a decisão acerca da utilização ou não dos preços e custos chineses em decorrência da análise realizada possui efeitos que se restringem a cada processo específico, e não implica de nenhuma forma declaração acerca do status de economia de mercado do Membro. Por um lado, caso tais provas não tenham sido apresentadas pelas partes interessadas, ou tenham sido consideradas insuficientes, poderão ser utilizados os preços e custos chineses para a apuração do valor normal no país, desde que atendidas as demais condições previstas no Acordo Antidumping. Por outro lado, caso tenham sido apresentadas provas suficientes de que não prevalecem condições de economia de mercado no segmento produtivo, a metodologia de apuração do valor normal a ser utilizado na determinação da probabilidade de continuação de dumping poderá não se basear nesses preços e custos do segmento produtivo chinês.

Diante do exposto, passa-se a analisar, nos termos do Artigo 15(a)(i) do Protocolo de Acesso da China, se existem elementos probatórios nos autos que refutem a prevalência de condições de economia de mercado no segmento produtivo chinês em questão, especificamente no âmbito desta revisão. É o que se passa a analisar na Seção 3.

3DOS ELEMENTOS CONSTANTES DOS AUTOS DO PROCESSO A RESPEITO DA PREVALÊNCIA DE CONDIÇÕES DE ECONOMIA DE MERCADO NO SEGMENTO PRODUTIVO EM QUESTÃO

Em 28 de março de 2018, a Associação Nacional da Indústria de Pneumáticos - ANIP protocolou 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, originárias da China.

Na petição, a peticionária (ANIP) apresentou análise preliminar do funcionamento da economia chinesa. Destacou os seguintes pontos: 1) as autoridades dos Estados Unidos da América (EUA) e da União Europeia (UE) concluíram recentemente que a China não operaria a partir de princípios de mercado; 2) a estratégia chinesa para promover o rápido crescimento da sua economia é definida em suas políticas industriais, implementadas através de uma série de "Planos Quinquenais", que permitem ao governo controlar o desenvolvimento econômico do país e implementar políticas específicas para apoiar a reestruturação e expansão de determinadas indústrias, tanto de nível nacional quanto de nível local; 3) a alta competitividade industrial chinesa, que decorreria de extensivos e sistemáticos subsídios governamentais; 4) a condenação de produtores/exportadores chineses por práticas de dumping e subsídios em caso similar por autoridades americanas; 5) a existência de política industrial voltada especificamente o setor de pneumáticos na China, intitulada "Tire Industry Policy", que objetivava, inclusive, o desenvolvimento das cadeias produtivas a montante fornecedoras de insumos para o setor pneumático; e 6) o controle do Estado sobre as condições de fornecimento de utilidades, descartando, como exemplo, o art. 35 da "Electric Power Law of the People's Republic of China", a qual menciona que as tarifas de energia elétrica são fixadas com base em uma política centralizada.

Neste contexto, a peticionária argumentou que a política chinesa influenciaria diretamente as matérias-primas, insumos, utilidades, bem como custo financeiro e operacional das empresas que atuam no setor de Pneus de Passeio na China. Além dos incentivos em razão da política voltada para o setor de pneumáticos, os principais insumos para a produção de pneus - borracha sintética, borracha natural, negro de carbono, reforço metálico, tecidos e químicos - também recebem influência do Estado em razão de fazerem parte de setores estratégicos da indústria chinesa.

A argumentação completa apresentada pela peticionária antes do início desta revisão consta do item 5.2 do Parecer DECOM no19, de 26 de julho de 2018, que fundamentou o início da revisão em tela.

Cabe ressaltar que, nos termos do item "iii" do Art. 5.2 do Acordo Antidumping, incorporado ao ordenamento jurídico brasileiro por meio do Decreto no1.355, de 30 de dezembro de 1994, a petição deverá conter informação sobre os preços pelos quais o produto em questão é vendido quando destinado



ao consumo no mercado doméstico do país de origem ou de exportação ou, quando for o caso, informação sobre os preços pelos quais o produto é vendido pelo país de origem ou de exportação a um terceiro país ou sobre o preço construído do produto.

Dessa forma, conforme consta do Parecer no19, de 26 de julho de 2018, para fins de início da revisão, optou-se pela construção do valor normal para a China, com base na metodologia proposta pela peticionária, acompanhada de documentos e dados fornecidos na petição. Dado que não houve posicionamento acerca de condições de economia de mercado na China na ocasião do início da revisão, não se fez necessário selecionar terceiro país substituto e, conseqüentemente, notificar as partes interessadas para que se manifestassem quanto à eventual escolha ou que sugerissem país alternativo, nos termos do art. 15 do Decreto no8.058, de 2013.

Em 1º de agosto de 2018, os exportadores selecionados foram notificados a respeito do início da revisão, realizada por intermédio da Circular SECEX no32, de 26 de julho de 2018, publicada no Diário Oficial da União de 27 de julho de 2018. Nessa oportunidade, informou-se que, em cumprimento ao art. 50 do Decreto no8.058, de 2013, o questionário do exportador a ser preenchido por essas empresas estava disponível e que a sua resposta deveria ser protocolada em até 30 dias, contados da data da ciência, ou seja, até o dia 12 de setembro de 2018.

Em relação às empresas selecionadas, responderam o questionário do exportador, no prazo estabelecido, as empresas GITI Radial Tire (Anhui) Co., Ltd. (GITI), Shandong Linglong Tyre Co., Ltd. (Linglong) e Zhongce Rubber Group Co. Ltd. (Zhongce), após solicitarem tempestivamente a prorrogação do prazo para restituição desses questionários.

Por um lado, as empresas Linglong e Zhongce não forneceram os dados de vendas no mercado interno e de custos de produção relativos aos pneus de automóvel, para fins de eventual apuração do valor normal, e informaram que não teriam objeções em relação ao uso, a título de melhor informação disponível, do cálculo de valor normal proposto pela peticionária. Por outro lado, a GITI forneceu os dados solicitados no questionário do exportador e solicitou que os mesmos fossem considerados, inclusive os referentes ao cálculo do valor normal.

Todos esses dados foram objeto de verificação in loco: Linglong, realizada no período de 8 a 9 de janeiro de 2019, em Zhaoyuan City, China; Zhongce, realizada no período de 10 a 11 de janeiro de 2019, em Hangzhou, China; e GITI, realizada no período de 14 a 18 de janeiro de 2019, em Xangai, China.

Em 1º de novembro de 2018, a ANIP protocolou manifestação reiterando que o setor de pneumáticos da China, bem como as empresas que o compõem, não atuam em condições de mercado. Segundo essa manifestação, o governo da China continua a interferir em aspectos macro e microeconômicos, especificamente no setor de pneumáticos, de forma que, como resultado de tais interferências, os custos de produção e os preços não são formados em condições de economia de mercado. A ANIP apresentou informações e documentos - tais como conclusões da União Europeia e dos Estados Unidos da América a respeito do tratamento da China como economia de mercado; conclusões de investigações conduzidas pela autoridade estadunidense sobre subsídios acionáveis concedidos a produtores/exportadores de pneus de automóvel, inclusive recebidos pelo Grupo GITI, que já foi investigado; ausência de contestação às evidências trazidas pela peticionária; e demonstrações financeiras para os anos 2014, 2015 e 2016 - que comprovariam esse entendimento e justificariam o pedido de que os dados fornecidos pela GITI não sejam utilizados com vistas à apuração do valor normal.

A fim de conceder oportunidade às empresas para que se pronunciassem sobre a prevalência de condições de economia de mercado no setor de pneumático chinês, foram enviados para os três produtores/exportadores chineses em questão, em 18 de dezembro de 2018, os ofícios nos3.205/2018/CGMC/DECOM/SECEX (GITI), 3.206/2018/CGMC/DECOM/SECEX (Linglong), e 3.207/2018/CGMC/DECOM/SECEX (Zhongce), solicitando que, caso julgassem necessário, se manifestassem acerca dos pontos abordados pela peticionária até o dia 11 de janeiro de 2019.

No dia 27 de dezembro de 2018, a GITI solicitou extensão do prazo mencionado no Ofício no3.205/2018/CGMC/DECOM/SECEX e antecipou que, apesar de a empresa informar que se manifestaria dentro desse novo prazo, reserva-se-ia o direito de apresentar novos esclarecimentos e provas até o encerramento da fase probatória estabelecida pelo artigo 59 do Decreto no8.058/2013, e outras manifestações sobre dados e informações constantes dos autos relativas ao valor normal ao longo de toda a fase de instrução do processo, conforme disposto no artigo 60 do Decreto no8.058/2013.



Por meio do Ofício no3.332/2018/CGMC/DECOM/SECEX, enviado em 27 de dezembro de 2018, foi comunicado que o prazo para manifestação da GITI foi prorrogado até o dia 31 de janeiro de 2019. Assim, no último dia do prazo estendido, a GITI submeteu seus comentários acerca do conteúdo das manifestações protocoladas nos autos do processo pela peticionária.

No que tange aos ofícios encaminhados para os outros produtores/exportadores chineses que responderam ao questionário, Linglong e Zhongce, cumpre informar que não foram recebidas respostas dentro do prazo estabelecido.

3.1 Da manifestação da indústria doméstica

Em 1º de novembro de 2018, a Associação Nacional da Indústria de Pneumáticos (ANIP) protocolou no SDD seu posicionamento/manifestação em relação às respostas de produtores/exportadores chineses aos questionários enviados.

Segundo a ANIP, na resposta ao questionário dos produtores/exportadores chineses, nenhuma dessas empresas contestou as informações trazidas pela Peticionária, que indicam que a política industrial chinesa de pneumáticos atua sob forte intervenção estatal em toda a cadeia produtiva. A atuação estatal iniciar-se-ia com incentivos aos setores químico (borracha, sintéticos), siderúrgico e de tecidos, motivado por uma política específica voltada para o setor de pneumáticos, culminando com o incentivo a setores que se utilizam de pneus. A não contestação das informações trazidas pela ANIP por parte das empresas chinesas comprovaria, segundo a peticionária, que as empresas produtoras/exportadoras chinesas concordam tacitamente com as informações e a conclusão apresentada.

Destacou que as empresas Zhongce e Linglong não apresentaram, em suas respectivas respostas, dados de custo de produção e vendas para o mercado interno chinês. Por outro lado, a GITI solicitou que a determinação do valor normal fosse realizada com base em informações próprias de custos de produção e vendas para o mercado interno na China.

Segundo entendimento da ANIP, a GITI tentou impor reconhecimento como economia de mercado à China pelo Brasil, mas falhou em atender aos critérios dispostos nos arts. 16 e 17 do Decreto no8.058/13, que menciona que o produtor/exportador de um país não considerado economia de mercado pelo Brasil poderá apresentar elementos de prova com o intuito de permitir que o valor normal seja apurado com base nos arts. 8º a 14 do Decreto. Ademais, a manifestante fez menção ao art 4º do Regulamento Brasileiro, que afirma que cabe à CAMEX conceder status de economia de mercado para fins de defesa comercial.

Nesse contexto, a manifestação reiterou elementos, já trazidos na petição de abertura, de que o setor de pneumáticos chinês, bem como as empresas que o compõe, não atuam em condições de mercado, abordando: 1) aspectos gerais da economia chinesa; 2) o funcionamento do setor de pneumáticos sob a égide de economia não considerada de mercado; 3) precedentes internacionais que não concederam tratamento de economia de mercado às exportadoras chinesas de pneumáticos; e 4) a comprovação de que a GITI, única empresa que forneceu informações sobre valor normal e custo de produção próprio, não atua sob condições de economia de mercado.

Em relação à economia chinesa, a ANIP ressaltou o posicionamento das autoridades dos Estados Unidos da América (EUA) e da União Europeia (UE), que, por meio de análises em virtude de investigações recentes, concluíram que a China não opera a partir de princípios de mercado, pois o governo ainda exerce forte influência sobre o funcionamento da economia.

A peticionária ressaltou que o memorando dos EUA sobre o status de não economia de mercado da China analisa os fatores mais amplos que determinam a razão porque a China não seria uma economia de mercado, conforme resumido abaixo: "1. O governo chinês mantém controle e propriedade dos meios de produção com a prevalência de empresas com investimento estatal e com o sistema de uso e propriedade de terras. É significativo o volume de empresas estatais, além de grande parte dos recursos ser direcionado a setores de importância estratégica no país. A propriedade estatal garante o domínio do governo sobre a economia chinesa, uma vez que a grande maioria das empresas chinesas são de propriedade estatal ou tem um relacionamento muito próximo ao Estado. O Partido Comunista e, por extensão, o governo chinês, garante a adesão destas empresas à sua política industrial através de um sistema centralizado de nomeação dos administradores destas empresas. Além disso, para evitar a perda de seu controle, o governo chinês impõe restrições a investimentos estrangeiros em alguns setores. 2. O



governo chinês mantém controle sobre a terra e meios de produção estratégicos. A terra na China é de propriedade do Estado, conforme previsto no art. 10, da Constituição chinesa: "Article 10 Land in the cities is owned by the state. Land in the rural and suburban areas is owned by collectives except for those portions which belong to the state in accordance with the law; house sites and private plots of cropland and hilly land are also owned by collectives. The state may in the public interest take over land for its use in accordance with the law. No organization or individual may appropriate, buy, sell or lease land, or unlawfully transfer land in other ways. All organizations and individuals who use land must make rational use of the land." Nos termos do referido dispositivo, portanto, e de modo geral, os terrenos localizados em áreas urbanas são de propriedade do governo central e os terrenos localizados em áreas rurais ou suburbanas são de propriedade dos governos provinciais ou das "coletividades locais". A Decisão nº 40, do Conselho de Estado Chinês, determina que os governos de todas as províncias, regiões autônomas e municipalidades devem formular políticas sobre o uso da terra para implementar as políticas industriais chinesas. 3. Os recursos naturais são controlados por agências e políticas locais. Conforme o disposto no art. 3, da "Mineral Resources Law of the People's Republic of China", os recursos minerais existentes no território chinês são de propriedade estatal, a qual não é impactada pelo fato de que o uso do terreno onde eles se encontram eventualmente tenha sido conferido a uma empresa ou indivíduo. Os interessados em explorar tais recursos devem apresentar um pedido ao governo chinês e se registrar após receberem o direito de exploração. [...] Por fim, o governo possui controle sobre os preços considerados como essenciais e estratégicos. Dentre os setores que possuem esse tipo de política, pode-se citar siderúrgico, químico e energia. 4. A China ainda impõe barreiras significativas a investimentos, que incluem limites de capital próprio e requisitos de parceria local, aprovação e procedimentos regulatórios e transferência tecnológica e requisitos de localização. Os investimentos privados são governados de acordo com as prioridades e necessidade de investimento do governo chinês. A partir daí é decidido (sic) formas de apoio e limitação de investimento estrangeiro naqueles setores que o governo considera que é estrategicamente importante de manter o controle total. 5. Os salários não são determinados por livre barganha entre trabalhador e empresariado. Não há sindicatos independentes para representar o trabalhador, bem como direito de greve, fator determinante em ações coletivas e negociações salariais. Todos os sindicatos estão sob o controle e direcionamento do "All-China Federation of Trade Unions" (ACFTU). 6. O governo mantém controle sobre instituições financeiras, sendo que grande parte das operações ocorrem entre partes controladas pelo próprio estado. Os bancos chineses são regulados principalmente pela "China Banking Regulatory Commission" (CBRC), o mercado de ações e valores mobiliários é regulado pela "China Securities Regulatory Commission" (CSRC) e o mercado de seguros é regulado pela "China Insurance Regulatory Commission" (CIRC). Conforme consta no "China Banking Regulatory Commission 2014 Annual Report", o setor bancário chinês é altamente concentrado nas mãos dos cinco grandes bancos comerciais, controlados predominantemente pelo governo chinês. Os três "policy banks" e os 12 bancos "joint-stock" também têm uma participação relevante no sistema bancário chinês. A intervenção do governo chinês no sistema bancário não se dá apenas através da fixação de taxas de juros máximas e mínimas, sendo 87% dos ativos bancários são controlados pelo governo. 7. O governo chinês tem desenvolvido um mercado de câmbio estrangeiro. No entanto, o governo chinês ainda mantém restrições significativas em transações de conta capital e intervém no mercado onshore e offshore. O governo ainda mantém requisitos para a aprovação de transações da conta capital, não divulga os fatores utilizados para determinar a paridade de moedas com o RMB e intervém para limitar a extensão que a divergência entre mercados de câmbio estrangeiros onshore e offshore."



Além disso, a ANIP citou o artigo 6º da Constituição chinesa: Article 6 The basis of the socialist economic system of the People's Republic of China is socialist public ownership of the means of production, namely, ownership by the whole people and collective ownership by the working people. The system of socialist public ownership supersedes the system of exploitation of man by man; it applies the principle of "from each according to his ability, to each according to his work. In the primary stage of socialism, the State upholds the basic economic system in which the public ownership is dominant and diverse forms of ownership develop side by side and keeps to the distribution system in which distribution according to work is dominant and diverse modes of distribution coexist." (grifo da ANIP)

A peticionária destacou que a Carta IEDI no582, que apresenta resumo das razões pelas quais seria a alta competitividade industrial chinesa nos últimos anos: "No atual estágio de desenvolvimento, o baixo custo do trabalho na China explica muito pouco a competitividade industrial do país. Os salários na China poderiam, então, continuar crescendo, como vem acontecendo nos últimos anos, sem pôr em risco a

expansão dos produtos chineses nos mercados internacionais. (...) Ademais, a manutenção de uma taxa de câmbio desvalorizada, apesar de importante, não é capaz de explicar, sozinha, a evolução das exportações chinesas, que conseguem, inclusive, penetrar, cada vez mais, nos setores mais protegidos de seus parceiros comerciais. Assim, como se tem visto, a pressão da comunidade internacional pode até levar a uma valorização marginal da moeda chinesa sem ocasionar o encarecimento de suas exportações. Os baixos custos das empresas chinesas decorrem de extensivos e sistemáticos subsídios governamentais, contribuindo substancialmente para sua competitividade nos mercados globais."

Foi mencionado também que o governo chinês define a estratégia para promoção do rápido crescimento e das políticas industriais através de planos quinquenais, que permitiriam ao governo controlar o desenvolvimento econômico do país e implementar políticas específicas para apoiar a reestruturação e expansão de determinadas indústrias.

Além do incentivo à indústria diretamente, mencionam o 13º Plano Quinquenal (referente aos anos 2016 a 2020) é baseado em cinco pilares, quais sejam: inovação, abertura econômica, desenvolvimento sustentável, coordenação entre o espaço urbano e o rural e inclusão social. Conforme o relatório da UE, este plano ainda estabelece o "Belt and Road Initiative", que incentiva outros setores que estão diretamente ligados à indústria pneumática seja a montante (insumos) ou a jusante (automotivos): "We will encourage more of China's equipment, technology, standards, and services to go global by engaging in international cooperation on production capacity and equipment manufacturing through overseas investment, project contracting, technology cooperation, equipment exporting, and other means, with a focus on industries such as steel, nonferrous metals, building materials, railways, electric power, chemical engineering, textiles, automobiles, communications, engineering machinery, aviation and aerospace, shipbuilding, and ocean engineering."

Junto a esses planos quinquenais, o governo chinês elabora catálogos para sinalizar as indústrias consideradas prioritárias para fins de alocação de recursos, investimentos e políticas de incentivo. Em 28 de junho de 2017, foi promulgado o "Catalogue of Industries for Guiding Foreign Investment (Revision 2017)", que indicou, entre as indústrias a serem incentivadas, aquelas que produzam fibras de alumínio para pneus radiais ou que desenvolvam técnicas ecológicas na produção de produtos de borracha.



Ademais, a ANIP também mencionou o documento "Catalogue for the Guidance of Foreign Investment Industries (Amended in 2011)", igualmente utilizado pelo Departamento de Comércio dos EUA, em que indústrias vinculadas ao fornecimento de matérias-primas para a produção de pneus seriam beneficiadas com políticas preferenciais.

Além disso, a manifestante mencionou o número significativo de empresas estatais mantidas, por meio das quais o Governo da China exerceria influência substancial sobre a economia. Dessa forma, essas características da economia chinesa justificariam porque a China não tem sido considerada com economia de mercado, para fins de defesa comercial, pelos EUA, UE e outros países.

A peticionária também citou partes de memorando dos EUA em que se defende o fato de que a China não seria uma economia de mercado: "O governo chinês mantém controle e propriedade dos meios de produção com a prevalência de empresas com investimento estatal e com o sistema de uso e propriedade de terras. [...] A terra na China é de propriedade do Estado, conforme previsto no art. 10, da Constituição chinesa. [...] Os salários não são determinados por livre negociação entre trabalhador e empresariado, visto que o trabalhador tem pouca proteção e, portanto, pouco poder de barganha nas negociações. Não há sindicatos independentes para representar o trabalhador, bem como direito de greve, fator determinante em ações coletivas e negociações salariais. [...] O governo mantém controle sobre instituições financeiras, sendo que grande parte das operações ocorrem entre partes controladas pelo próprio estado. [...] Conforme consta no "China Banking Regulatory Commission 2014 Annual Report", o setor bancário chinês é altamente concentrado nas mãos dos cinco grandes bancos comerciais, controlados predominantemente pelo governo chinês. Os três "policy banks" e os 12 bancos "joint-stock" também têm uma participação relevante no sistema bancário chinês. A intervenção do governo chinês no sistema bancário não se dá apenas através da fixação de taxas de juros máximas e mínimas, sendo 87% dos ativos bancários controlados pelo governo."

Em relação ao setor de pneumáticos na China, a ANIP mencionou a existência de uma política industrial voltada para os produtores de pneus, intitulada "Tire Industry Policy", cujo objetivo é alavancar o desenvolvimento da indústria petroquímica e a renovação da política industrial, bem como criar uma vantagem competitiva da indústria, incentivando inclusive o desenvolvimento dos insumos produtivos: "Chapter I Objective Article 1 According to the needs of economic and social development, in accordance with the overall objectives of the development plan and petrochemical industry, through mergers and acquisitions, layout optimization, overall control, elimination of the outdated, technological innovation, energy conservation and other measures to actively promote the structural adjustment of tire industry and make it stronger. Article 2 Adhere to the market-oriented, encourage backbone enterprises with comparative advantage, through the powerful combination, brand share, sales integration, etc., merger and reorganize the enterprises in difficulty and backward enterprises, and promote resources to the advantage of companies, promote the development of enterprise groups, improve industrial concentration, optimize the organizational structure; Guide the cluster development, optimize the layout structure; accelerate the elimination of backward production capacity, promote the product structure adjustment and upgrading. Article 3 Encourage tire manufacturers to improve R & D capabilities, increase investment in research, carry out technical innovation, implement brand strategy, improve product technology and their core competitiveness. Article 4 Regulate the conduct of all types of economic entities in tire production, distribution, consumption, etc., create a fair, unified market environment, establish the tire recall system and improve the standard of services. Article 5 Develop recycling economy, improve the level of energy saving, pollution reduction and resource utilization; establish and improve the management of waste tire recycling system, and promote the coordinated development of production of new tires, tires refurbishment and recycling of waste tires."

A política industrial de pneumáticos motivaria, inclusive, o desenvolvimento de todas as principais matérias-primas do setor de pneumáticos: borracha sintética, borracha natural, negro de carbono e reforço metálico: Chapter IV Construction of complementary condition. Article 16 Encouraging tire enterprises to participate in the business of natural rubber planting and processing, optimizing the pretreating of natural rubber, improving process technology, products quality and logistics service level; leading the enterprises to "go out" and establishing natural rubber planting and processing bases at overseas. Perfecting and improving the reserve mechanism of natural rubber, strengthening future market construction of natural rubber, maintaining the smooth running of the domestic market of natural rubber. Article 17 Speeding up the Development of isoprene rubber, halogenated butyl rubber and other varieties of rubber, increasing the variety brands of butadiene rubber, styrene butadiene rubber and other synthetic rubber, promoting the usage proportion and development and production capacity of synthetic rubber gradually. Article 18 Actively encouraging the development and usage of new structure steel cord, high modulus and low shrinkage polyester cord fabric, high tenacity nylon cord fabric and other tire skeleton materials, accelerating the industrialization and application development of aramid fiber. Article 19 Encouraging the development of environmental rubber auxiliaries, special carbon black, white carbon black and other raw materials. Article 20 Encouraging the research and development of large and new type mixer unit, tread compound extrusion unit, wire rolling machine, cutting machine, steel wire tire cord radial tire molding machinery and tires semi-finished products, non-destructive testing of products, online testing inspection equipment and other key equipment of radial tire, promoting the production equipment and monitoring and control level.

Essa política foi citada pelos EUA ao analisar casos de subsídios contra pneus de passeios de 11 de junho de 2015. Na ocasião, o Departamento de Comércio dos EUA concluiu que essa política motivava a indústria de pneumáticos e seus insumos de modo a reduzir drasticamente os custos da indústria local, conforme detalhado abaixo e confirmado na determinação final dos casos em questão. No que tange ao financiamento das empresas do setor, um dos documentos usados pela autoridade investigadora dos EUA para embasar seu posicionamento em relação referida à investigação de subsídios acionáveis foi o "Notice of the Ministry of Industry and Information Technology on Issuing the Tire Industry Policy (Gong Chan Ye Zheng Ce {2010} No. 2)", que previa empréstimos preferenciais para a indústria de pneus: 1. "Notice of the Ministry of Industry and Information Technology on Issuing the Tire Industry Policy (Gong Chan Ye Zheng Ce {2010} No.2)," (Decision Memorandum for the Preliminary Affirmative CVD Determination) The "Notice of the Ministry of Industry and Information Technology on Issuing the Tire Industry Policy (Gong Chan Ye Zheng Ce {2010} No.2)," calls specifically for the use of loans in implementing the GOC's plans for the tire industry: "The works such as investment management, land supply, environment evaluation, energy-saving



evaluation, security permission, credit financing and power that are carried out by relevant departments on items including tire industry production construction and technology development should be based on this tire industry policy." Additionally, the "Catalogue of Chinese High-Technology Products for Export" of 2006 specifically lists "new pneumatic radial tire[s], of rubber, of a kind used on motor cars (including station wagons and racing cars)" as products encouraged for export. (grifo da ANIP). Certain tire inputs, including synthetic rubber, are also among the "Encouraged Category" of projects listed in the "Catalogue for the Guidance of Foreign Investment Industries (Amended in 2011)," a key component of the "Decision of the State Council on Promulgating the Interim Provisions on Promoting Industrial Structure Adjustment (No. 40 [2005] GuoFa)," which contains a list of encouraged projects the GOC develops through loans and other forms of assistance, and which the Department relied upon in prior specificity determinations. (...). Therefore, given the evidence demonstrating the GOC's objective of developing the tire sector, and producers of passenger tires in particular, through preferential loans, we preliminarily determine there is a program of preferential policy lending specific to producers of passenger tires within the meaning of section 771(5A)(D)(i) of the Act. We also preliminarily find that loans from SOCBs under this program constitute financial contributions, pursuant to sections 771(5)(B)(i) and 771(5)(D)(i) of the Act, because SOCBs are "authorities." The loans provide a benefit equal to the difference between what the recipients paid on their loans and the amount they would have paid on comparable commercial loans. To calculate the benefit from this program, we used the benchmarks discussed above under the "Subsidy Valuation Information" Section.20 (grifo da ANIP) (...)

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



A peticionária também ressaltou que a referida política chinesa prevê expressamente a possibilidade de o setor de pneumáticos beneficiar-se de preferências tributárias para desenvolver novas tecnologias, produtos e técnicas com o intuito de reforçar seu parque industrial, o que demonstraria que os produtores e exportadores chineses teriam seus custos de produção e situação financeira significativamente distorcidos pelos seus vínculos com o governo e as condições que fogem às regras de mercado. Além disso, destacou que as empresas exportadoras que participam da presente investigação efetivamente usufruem de subsídios do governo chinês, conforme demonstrado em suas demonstrações financeiras.

A ANIP também teceu argumentos sobre a intervenção do governo chinês no controle de empresas produtoras/exportadoras da revisão em tela. Nas palavras da manifestante: "A empresa Hangzhou Zhongce Rubber Co., Ltd. é uma empresa estatal. Conforme o site da própria empresa: "Now it is one of the state first class large enterprise, one of the key enterprises in the Ministry of Chemical Industry, one of the 500 top enterprises in China, the first one who was honored with the title of "China State Quality Management Prize" in the nation-wide rubber industry (...)". Dentre os acionistas da Zhongce Rubber está a Hangzhou Financial Investment Group, com 15% do capital social da empresa, ligada ao partido comunista chinês. Outro acionista da Zhongce é a CSI Starlight Company Limited (1,45% do capital social). Esta empresa é parte relacionada da Citic Securities Co. Ltd., que por sua vez é detida pelo Citic Group, companhia de investimentos detida pelo Governo chinês. (grifo da ANIP) O Sr. Ding Yuhua, presidente da empresa Triangle até junho de 2018, quando faleceu, era fortemente ligado ao partido comunista, tendo sido diretor do partido na província de Shandong. Parte das ações da Triangle é detida pela Huatai-PineBridge CSI 300 ETF. Essa empresa por sua vez é detida pela Central Huijin, um fundo soberano chinês de investimentos. A predecessora da Shandong Linglong foi a empresa Zhaoyuan Tire Repair Factory. Esta empresa era uma empresa estatal a partir da qual a família Wang, principal acionista da Shandong Linglong, construiu a atual empresa."

Outrossim, a manifestante defendeu que os produtores/exportadores chineses da presente investigação usufruem efetivamente de subsídios do governo chinês: "As demonstrações financeiras dos anos 2014, 2015 e 2016 da GITI, vide Anexo I, evidenciam que há recebimento de recursos oriundos do governo na forma de subsídios incentivos e investimentos), valores incluídos como receita e ressarcimento de tributos indiretos sobre depreciação. [...] O demonstrativo de resultado do 1º semestre de 2018 da empresa Shandong Linglong, vide Anexo II, lista os projetos da empresa que contam com subsídio estatal, dentre os quais, diversos projetos diretamente relacionados com a produção de pneus, infraestrutura e pesquisa e desenvolvimento. [...] O demonstrativo de resultado do 1º semestre de 2018 da empresa Triangle, vide Anexo III, lista os projetos da empresa que contam com subsídio estatal, dentre os quais, um projeto diretamente ligado à produção de pneus e diversos projetos relacionados a infraestrutura e pesquisa e desenvolvimento." (grifo da ANIP)

A ANIP também citou trecho da investigação de subsídios realizada pela autoridade americana (C-570-041 - Truck and Bus Tires from the People's Republic of China) que corroboraria o interesse do governo chinês em alavancar o desenvolvimento da indústria petroquímica e dos insumos produtivos, criando vantagem competitiva para a indústria: Indeed, the GOC [Government of China] has a specific Tire Industry Policy to promote tire production, and "works such as investment management, land supply, environment evaluation, energy-saving evaluation, security permission, credit financing and power that are carried out by relevant departments on items including tire industry production construction and technology development should be based on this tire industry policy." The Tire Industry Policy, among other things, encourages "the development of safe, energy-saving, environmental-protection, high-performance radial tires... and tubeless radial truck tires" and sets forth a target for the rate of truck tire radialization to reach 90% by 2015. Furthermore, the Tire Industry Policy states that "the cost of developing new technologies, new products and new techniques can enjoy preferential tax policies." Under the Tire Industry Policy, in 2013, the China Rubber Industry Association ("CRIA") drafted, and the GOC Ministry of Industry and Information Technology ("MIIT") published, Tire Industry Access. Conditions, which tire enterprises must meet.²⁷ MIIT has industry experts check tire enterprises, and then MIIT approves those enterprises that meet the Access Conditions. Once the tire enterprises are approved, they "will get the support of the national policies, banks, etc." (grifo da ANIP)



Além dos incentivos em razão da política voltada para o setor de pneumáticos, os principais insumos para a produção de pneus - borracha sintética, borracha natural, negro de carbono, reforço metálico, tecidos e químicos - também sofreriam influência do Estado em razão de fazerem parte de setores estratégicos da indústria chinesa, conforme os fatos abaixo: "i. A borracha está na lista de investimentos encorajados pelo governo chinês. Essas listas determinam a influência no fornecimento e determina a diretriz dada pelo governo; ii. O negro de fumo é uma das variedades mais puras de carvão apresentando-se na forma amorfa. Conforme mencionado acima, os recursos minerais existentes no território chinês são de propriedade estatal; iii. O reforço metálico que aqui se fala são os aços não ligados. Conforme investigações de subsídios nos EUA, UE e Brasil o setor siderúrgico é um dos setores prioritários da economia chinesa e, portanto, recipiente de uma série de subsídios e políticas de incentivo; iv. O 13º Plano Quinquenal inclui o "Textile industry development plan 2016-2020", que traz as diretrizes para o setor, incluindo segurança de fornecimento por meio de cooperação internacional; v. Conforme levantado pela UE, borracha e demais químicos estão englobados em produtos químicos. O setor químico chinês é um dos maiores do mundo e responsável por fornecer insumos a diversos outros setores. Consequentemente, é considerado estratégico pelo governo chinês. Grande parte das indústrias químicas são estatais."

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

Tanto as tarifas de energia elétrica quanto gás natural seriam fixadas pela National Development and Reform Commission (NDRC). Estas tarifas, porém, seriam determinadas de acordo com a província, a depender da situação local e objetivos políticos perseguidos em cada província, bem como categoria de cliente. Como grande parte da energia elétrica chinesa é produzida por empresas controladas pelo estado, o governo chinês utilizaria os preços de energia para favorecer as empresas que estejam alinhadas com a sua política industrial.

Foi citado excerto de artigo publicado na Harvard Business Review, em que os autores Usha Haley e George T. Haley, defendem que os custos de diversas indústrias são influenciados pela política de subsídios à energia, que reduz as tarifas: "Our research revealed that energy subsidies to the steel industry were paid to the energy sector and passed on through lower energy prices, which suggests that the energy supplied to China's other manufacturing industries is subsidized as well. The steel industry may benefit disproportionately from energy subsidies because of its voracious appetite for coal, but the energy subsidies obviously help other industries too". (grifo da peticionária)

Ademais, conforme o referido relatório da UE, a China estaria incentivando a produção de borrachas sintéticas, insumo para a fabricação dos pneus de automóveis: "In principle, in the Chinese market, low-end chemical products are all in oversupply, while large quantities of high-end chemical specialties have to be imported. Along with the BRI initiative, local players aim at exporting more products which are plagued by overcapacity, e.g. chemical fertilizers, pesticides, methanol, tyres, etc. Petrochemicals represent the largest individual sector in the Chinese chemical market. Its value in 2015 was around EUR 122 billion. For the period 2015-2020, this segment is forecast to grow annually by almost 6%. Petrochemicals are one of the priority sectors in the 13th FYP, with a particular focus on refining, the production of olefins, aromatic hydrocarbons and organic chemicals. In that respect, China is also striving to boost the production of higher end products, such as commodity polymers, engineered polymers, and synthetic rubbers."

A peticionária também ressaltou que a referida política chinesa prevê expressamente a possibilidade de o setor de pneumáticos beneficiar-se de preferências tributárias para desenvolver novas tecnologias, produtos e técnicas com o intuito de reforçar seu parque industrial, o que demonstraria que os produtores e exportadores chineses tem seus custos de produção e situação financeira significativamente distorcidos pelos seus vínculos com o governo e as condições que fogem às regras de mercado.

Nesse contexto, a ANIP afirmou que essa política industrial chinesa influenciaria diretamente as matérias-primas, insumos, utilidades, bem como custo financeiro e operacional das empresas que atuam no setor de pneus de passeio na China, que demonstraria o elevado grau de controle governamental.

Ademais, a manifestante afirmou que o setor químico, produtor da borracha, é estratégico para o governo chinês, sendo que grande parte das indústrias químicas seriam estatais. Tendo como base o documento "Significant distortions in the economy of the People's Republic of China for the purpose of trade defence investigations" da Comissão da EU, foi mencionada a iniciativa "Belt and Road" dentro do 13º Plano Quinquenal do governo para a Indústria Petroquímica e Química, que visa reequilibrar a capacidade de produção excessiva a partir de vendas no exterior. Segundo manifestado, a autoridade europeia teria concluído que esse plano de governo favorece a indústria em tela ao oferecer diversos incentivos financeiros e fiscais, incluindo o fornecimento de gás a preços regulados.

Além da borracha, a ANIP argumentou que também haveria intervenção do governo no mercado de negro de fumo, variedade de carvão na forma amorfa. Esse item representa, respectivamente, [CONFIDENCIAL]% e [CONFIDENCIAL]% na Indústria Doméstica e [CONFIDENCIAL] % e [CONFIDENCIAL] % na Anhui, em relação ao total de matéria-prima e ao total do custo do produto, respectivamente.

Foi pontuado que os recursos minerais existentes no território chinês são de propriedade estatal e que o carvão está incluído no plano quinquenal mencionado, que enfatiza a intervenção governamental na alocação dos recursos nesse setor. Além disso, mencionou a Comissão da UE em seu relatório de que a China implementou política de intervenção sobre os preços do carvão em 2017: "[...] dividindo os preços nas categorias verde (RMB 500 - 570 por tonelada), azul (RMB 570 - 600 por tonelada) e vermelho (RMB 470 - 500 por tonelada). Quando o preço se encontrar na faixa vermelha, o governo tomará medidas para combater flutuações anormais dos preços. Por outro lado, quando o preço estiver na faixa azul, o governo fortalecerá o monitoramento do mercado e, conforme necessário, implementará medidas para guiar e alterar os preços".

Outro mecanismo de controle de preços mencionada pela manifestante é o fato de o governo chinês manter estoques de determinadas commodities. Dessa maneira, a ANIP afirmou em sua manifestação que o preço do carvão e, por consequência, o negro de fumo e a energia, são controlados na China.



A associação também fez referência à intervenção do governo chinês em minérios como carvão, cromo e níquel, bem como ao setor siderúrgico, tendo mencionado investigações da UE, EUA e Brasil em que se teria concluído no sentido de confirmar que o setor recebe uma série de subsídios e tem políticas de incentivos por parte do governo da China. Em linha com esse posicionamento, a ANIP citou relatório do Secretariado da OMC para o Trade Policy Review da China de junho de 2018, o artigo 3 da Mineral Resources Law of the People's Republic of China, o Mineral Resources Development plan (2016-2020), o Non-ferrous Metal Industry Development plan (2016-2020) e o Catalogue of Industries for Guiding Foreign Investment (Revision 2017).

A peticionária ressaltou que a matriz energética chinesa é composta por fontes fósseis como o carvão, extremamente barato no país, contribuindo para que o preço da energia seja baixo.

A ANIP também fez menção ao Textile industry development plan 2016-2020, incluído no plano quinquenal citado, tendo em vista que a indústria de pneumáticos chinesa seria a principal consumidora de fios de náilon. No referido plano, também haveria sinais de intervenção do governo no setor. A produção desse insumo foi incluída como preferencial na Tire Industry Policy.

Já no que diz respeito à mão-de-obra, a ANIP mencionou a tendência histórica de seu custo ser menor do que em outras partes do mundo devido ao fato de que só haveria um sindicato no país (All-China Federation of Trade Unions - ACFTU), subordinado ao partido comunista. Mencionou que o sistema de registro residencial ("Hukou") vincula a outorga de benefícios, sendo que migrantes do campo para a área urbana, que representam um terço da força de trabalho, não regularizados no sistema não tem direito a todos os benefícios do sistema. Tal fato diminuiria seu custo em até 40%.

Com relação ao salário mínimo, a peticionária acrescentou que: "conforme a China Labour Bulletin, os salários mínimos na China são determinados pelos governos regionais, havendo grande diferença entre os salários de áreas urbanas e rurais. Além disso, a população chinesa qualificada, ou seja, com grau superior completo, tem aumentado sem que a oferta de empregos adequados a essa população tenha crescido proporcionalmente, de forma que tais entrantes no mercado de trabalho se veem forçadas a aceitar posições com salários bem menores, outro fator que contribui para a distorção do custo de mão de obra. Finalmente, nos termos do Bulletin, a principal razão para a continuação dos problemas analisados, como a inequidade entre as regiões do país, é a ausência de uma sindicância forte "One of the key reasons why low-wage earners have so far not been able to earn a decent income and bridge the gap to the middle class is because they lack the institutional means to bargain collectively for better pay and working conditions. Workers have demonstrated time and again over the last decade that they have the means and the ability to organize collectively, stage strikes and protests in response to specific labour rights violations. What they do not have however is a trade union that can represent them in collective bargaining with employers." (grifo da peticionária) China's sole legally mandated trade union, the All-China Federation of Trade Unions (ACFTU) has a titular presence in many workplaces but the union representatives are largely under the sway of management and have no real connection to ordinary workers. There is an increasing urgent need for China's workers to assert more control over the union and make it more representative and effective. The Chinese government too will need to put pressure on the ACFTU to play its part in improving labour relations and maintaining long-term social, economic and political stability." (grifo da peticionária) Assim, a ausência de sindicatos no país e a ligação estreita da ACFTU com o Partido Comunista é outra forma do governo influenciar fortemente os custos, no caso, de mão-de-obra, em grau diferente e superior daquele observado em economias tipicamente consideradas de mercado."



Dessa forma, a peticionária defendeu que a política industrial chinesa de pneumáticos atua sobre forte intervenção estatal em toda a cadeia produtiva, que se inicia com incentivos aos setores de químicos (borracha, químicos), siderúrgico, tecidos, motivado por uma política específica voltada para o setor de pneumáticos, culminando com o incentivo a setores que se utilizam de pneus.

Tendo em vista os setores a montante, a manifestante afirmou que haveria distorções no custo de matéria-prima, já que as empresas produtoras/exportadoras selecionadas usufruem subsídios do governo e têm empresas relacionadas fornecedoras de matérias-primas, conforme resposta dos questionários dessas empresas

Já sobre setores a jusante, a ANIP defendeu, tendo por base o relatório UE mencionado e o estudo U.S. - Chinese Motor Vehicle Trade: Overview and Issues, feito por especialistas do Congresso dos EUA, que o governo da China também beneficia os setores de transporte e automóveis, incluídos no 13º Plano Quinquenal.

A associação fez menção a precedentes internacionais que não concederam tratamento de economia de mercado a exportadoras chinesas de pneumáticos. Em relação à investigação da UE, foi mencionado que por meio da Commission Regulation (UE) 2018/683, de 4 de maio de 2018, a UE impôs direito provisório para importações de pneus para ônibus e caminhões originários da China. Em 22 de outubro de 2018, A Commission Implementing Regulation (EU) 2018/1579, de 18 de outubro, impôs o direito antidumping definitivo.

Foi citado também que, segundo a Commission Regulation (EU) 2018/683, solicitaram-se informações aos exportadores chineses, de acordo com os critérios a seguir, para que averiguar se tais empresas operavam em condições de economia de mercado: "- business decisions are made in response to market conditions and without significant State interference, and costs reflect market values, - firms have one clear set of basic accounting records, which are independently audited, in line with international accounting standards and applied for all purposes, - there are no significant distortions carried over from the former nonmarket economy system, - legal certainty and stability is provided by bankruptcy and property laws, and - currency exchanges are carried out at the market rate."

Assim, das 4 empresas selecionadas, apenas duas (GITI Group e Hankook Group) solicitaram o tratamento de economia de mercado e responderam o formulário aplicável (MET Form). No entanto, a UE não acatou os pedidos, pois os dois grupos não atenderam a pelo menos dois critérios solicitados. A ANIP reproduziu parte da decisão europeia "(94) More specifically, both groups failed to demonstrate, either individually or as a group, that they had one set of clear set of accounts that were independently audited in line with international accounting standards and therefore did not fulfil MET criterion 2. (95) Moreover, both groups failed to demonstrate that they were not to subject to significant distortions carried over from the former nonmarket economy system. Accordingly, these companies, or group of companies, did not fulfil MET criterion 3. More specifically, both groups of exporting producers benefitted from preferential tax regimes. (96) In addition, the Hankook Group failed to demonstrate that there is no significant State interference and that costs of major inputs substantially reflect market values. Thus, this Group failed also to demonstrate that it fulfilled MET criterion 1."



Em relação à revisão administrativa antidumping para pneus de passeio e de caminhões leves originários da China (A-570-01), o Departamento de Comércio dos EUA não considerou a China como economia de mercado, aplicando metodologia própria de países não considerados de mercado para a indicação do valor normal. No âmbito dessa revisão, a exportadora Zhaoqing Junhong Co., Ltd. ("Junhong") teria indicado, em resposta ao questionário sobre double-remedies, que se usufrui de subsídios para obtenção por preço abaixo da remuneração adequada de carvão negro, fio de nylon, borracha sintética, borracha natural e eletricidade.

Além disso, na investigação de subsídios A-570-016, foi destacado que autoridades americanas calcularam preliminarmente as margens de subsídios para a exportadora GITI, no período de 2016 e 2017, em relação à aquisição de insumos para produção de pneus, mostrando que a empresa teria recebido benefícios relacionados aos principais insumos para a produção de pneus e utilidades, conforme segue:

Program Name	Rate (%)	Export	Domestic
Provision of Carbon Black for LTAR	7,56		X
Provision of Nylon Cord for LTAR	0,04		X
Provision of Synthetic Rubber and Butadiene for LTAR	1,29		X
Provision of Natural Rubber for LTAR	0,02		X
Provision of Electricity for LTAR	2,08		X
Export Seller's Credits from State-Owned Banks	0,69	X	

Cabe ressaltar que a soma das principais matérias-prima utilizadas na fabricação de pneus representa cerca de [CONFIDENCIAL] % do custo total de produção de pneus, conforme será abordado no item 4.6 deste Anexo.

Segundo a ANIP, esses dados demonstrariam que, nas decisões dos produtores e exportadores chineses relativas aos preços, custos e insumos, não predominariam condições de oferta e demanda, havendo significativa interferência do governo chinês, que promove políticas para redução dos custos dos insumos para as indústrias que considera estratégicas, tal como a de pneus.

Finalmente, em relação a GITI, a ANIP afirmou que essa empresa não considerou os critérios legais (arts. 16 e 17 do Decreto nº 8.058/2013) a serem preenchidos para requerer que o valor normal fosse calculado com base em seus dados.

Foi mencionada a ausência de contestação às evidências trazidas pela Peticionária na petição de abertura de que a China não opera em condições de mercado, o que implicaria em concordância tácita aos fatos apresentados.

A ANIP ressaltou que obteve, por meio de fontes públicas, as demonstrações financeiras (2014, 2015 e 2016) do grupo GITI, que foram devidamente juntadas aos autos do processo. Por meio destas demonstrações, teria sido possível identificar que a exportadora teria recebido recursos do governo chinês na forma de subsídios (incentivos e investimentos), valores incluídos como receita e ressarcimento de tributos indiretos sobre depreciação.

Dessa forma, no entendimento da peticionária, a GITI teria evitado contestar as alegações trazidas na petição sobre o setor de pneumáticos na China por considerar que, como ela não logrou comprovar que atua em condições de mercado no processo de investigação da UE, certamente não comprovaria que atua em condições de mercado na verificação da autoridade brasileira.

A ANIP destacou também que não houve colaboração das produtoras/exportadoras chinesas no fornecimento de informações à autoridade investigadora. Assim, ressaltou a necessidade de as empresas apresentarem a estrutura societária e os dados contábeis por meio das demonstrações de resultados completa e não apenas com excertos selecionados, conforme foi feito.

Solicitou também, no caso das produtoras/exportadoras chinesas que realizam compras de matérias-primas de empresas relacionadas, que fossem apresentadas cópias dos demonstrativos financeiros completos das empresas relacionadas fornecedoras de matérias-primas.

Diante do exposto, solicitou que os preços de venda do produto similar para o mercado interno e o custo de produção apresentadas pela GITI não sejam consideradas para o cálculo da margem de dumping da empresa, tendo em vista que o setor de pneumáticos na China, bem como a própria empresa, não opera em condições de mercado.

3.2 Da manifestação do Grupo GITI

Em 31 de janeiro de 2019, a GITI Radial Tire (Anhui) Company Ltd. (Anhui), GITI Tire (Fujian) Company Ltd. (Fujian), GITI Tire (Hualin) Company Ltd. (Hualin) e a GITI Tire Global Trading Pte. Ltd. (GTT), referido coletivamente doravante como grupo "GITI", protocolou manifestação no SDD sobre seu posicionamento em relação ao valor normal a ser considerado no processo.

Inicialmente, a GITI solicitou que o valor normal fosse determinado conforme os dados de vendas, custos e despesas fornecidos pelas empresas do grupo. Segundo a GITI, como houve cooperação das empresas em responder todas as informações detalhadas solicitadas pelo questionário do exportador, deveria ser calculada margem de dumping específica para o grupo, de acordo com o art. 27 do Decreto nº 8.058/2013.

Além disso, durante a verificação in loco, segundo a empresa, teriam sido explicados em detalhes toda sua estrutura de custos e a formação de preços de seus principais insumos, bem como teriam sido apresentados todos os documentos solicitados pela autoridade competente, incluindo faturas relacionadas a compras de insumos. Acrescentou ainda que teriam sido verificadas pela autoridade as práticas contábeis e a confiabilidade do sistema da GITI durante a verificação. Ademais, teria sido confirmado, durante a verificação, [CONFIDENCIAL].

Dessa forma, como teria havido cooperação plena com a autoridade investigadora, a GITI defendeu o uso dos dados fornecidos para fins de valor normal, sem que isso representasse reconhecimento da China como economia de mercado. Como os demais exportadores não apresentaram dados para valor normal, a manifestante defendeu que eles deveriam ter suas margens calculadas com base nas melhores informações disponíveis.



Finalmente, afirmou que seus dados só poderiam ser desconsiderados caso a GITI tivesse recusado o acesso, não fornecesse os mesmos ou criasse obstáculos à investigação, segundo o disposto no art. 50 do Decreto no8.058/2013.

Outro ponto destacado pela GITI foi o fato de o grupo ser estrangeiro (Cingapura), de propriedade privada e voltada para o mercado. Não haveria, desse modo, intervenção estatal na estratégia de negócios e no processo de tomada de decisão. Assim, as empresas da GITI operariam de acordo com os princípios do mercado no melhor interesse de seus acionistas.

Ressaltou que os estatutos das empresas GITI na China seguem a lei da República Popular da China sobre empresas de capital estrangeiro e suas regras de implementação. Assim, citaram o artigo 11 dessa lei "As empresas financiadas por estrangeiros devem conduzir suas operações e administração de acordo com os estatutos aprovados e devem estar livres de qualquer interferência". Esse artigo limitaria a intervenção estatal em empresas de capital estrangeiro.

Em relação à base legal para a determinação do valor normal da GITI e as práticas recentes da autoridade investigadora, a manifestante destacou a desconsideração do art. 15 do Decreto no8.058/2013 em relação ao início da investigação, pois não foi selecionado país substituto e o valor normal deveria ser determinado com os dados fornecidos pelos exportadores chineses selecionados. Ademais, a empresa afirmou que a prática da autoridade investigadora, após o término da Seção 15 (a) (ii) do Protocolo de Adesão da China, que expirou em 11 de dezembro de 2016, considera os preços, custos e despesas incorridos na China para fins de cálculo do valor normal. A Seção 15 (a) (ii) possibilitou às autoridades investigativas determinar o valor normal com base nos preços e custos domésticos chineses, se os produtores sob investigação demonstrarem que as condições de economia de mercado prevalecem na indústria produtora do produto similar em relação à manufatura, produção e venda desse produto.

No caso EC - Fasteners (China), o Painel e o Órgão de Apelação teria concordado com a China que a Seção 15 de seu Protocolo de Adesão era apenas uma derrogação temporária e limitada das regras, isto é, limitada a regras relativas à determinação do valor normal.

A GITI ressaltou que a China já questionou junto à OMC, após a expiração da Seção 15 (a) (ii), as normativas internas da UE e dos EUA referentes à determinação do valor normal, tendo em vista que ambos membros não reconhecem a China como economia de mercado. Foi mencionado que a China pediu a criação de painel em março de 2017 contra a UE sobre o tema, mas ainda não houve decisão por parte do painel. Para a China, conforme manifestado pela GITI, não haveria justificativa para o não reconhecimento.



A manifestante também destacou que, até o término da Seção 15 (a) (ii) do Protocolo de Adesão da China, a autoridade investigadora sempre recorreu ao art. 15 do Decreto no8.058/2013 em investigações antidumping envolvendo a China e que a escolha do país substituto não é critério da autoridade investigadora ou do peticionário, pois deve-se atender aos requisitos legais específicos estabelecidos nos parágrafos 1 e 2 do art. 15. Além disso, ressaltou que o próprio art. 15 do decreto prevê prazo específico para comentar a escolha do país substituto.

Segundo a GITI, a peticionária não considerou que a presente revisão não foi iniciada com base no art. 15 do Decreto no8.058/2013 e não está ciente da prática atual do Brasil, após o término da Seção 15 (a) (ii) do Protocolo de Adesão da China, pois já foram iniciadas 16 investigações contra a China sem recorrer ao art. 15 para fins de determinação do valor normal. Segundo alegado pela manifestante, na maioria dos casos, o DECOM tem utilizado os custos de fabricação chineses, despesas administrativas, de vendas e gerais, bem como as margens de lucro para determinar o valor normal. No entanto, a GITI ressaltou que o DECOM recorreu a dados de terceiros países em certas situações.

A GITI mencionou comentário do peticionário de que o grupo não teria cumprido os requisitos dos artigos 16 e 17 do Decreto no8.058/2013. Por outro lado, a GITI ressaltou que esses artigos não são aplicáveis no presente processo, pois o DECOM não recorreu ao art. 15 para fins de determinação do valor normal no início da investigação. Dessa forma, afirmou que o peticionário apresentou apenas argumentos infundados de que a GITI não opera de acordo com os princípios do livre mercado.

Segundo a GITI, o peticionário também fez afirmações vagas sobre as políticas industriais na China e suas alegadas distorções sobre preços e custos. Nesse contexto, estariam incluídas a intervenção chinesa na economia, através dos "Planos quinquenais" e da "Política da indústria de pneus", pois esses

instrumentos, segundo a ANIP, supostamente permitiriam ao governo chinês ditar o desenvolvimento econômico por meio da reestruturação e da promoção de setores econômicos críticos, principalmente por meio de subsídios. Além disso, a legislação chinesa também preveria o controle estatal sobre meios de produção e recursos minerais.

Acrescentou ainda que o peticionário fez afirmações vagas sobre alegadas restrições a investimentos estrangeiros e a falta de sindicatos livres. Tais reivindicações, segundo a GITI, lembram mais discursos políticos do que reivindicações legais baseadas na OMC e na legislação brasileira sobre investigações antidumping. Assim, os argumentos do peticionário, de acordo com a GITI, seriam tendenciosos e ignorariam políticas similares em outros países considerados economias de mercado.

A manifestante também ressaltou que o fato de a China ter políticas e subsídios industriais não seria suficiente para alegar *prima facie* que certas empresas não operam de acordo com os princípios do mercado. Por outro lado, a avaliação do valor normal provavelmente seria impraticável em qualquer país, já que virtualmente todas as economias capitalistas, de igual maneira, contam com empresas estatais, políticas industriais e subsídios em setores críticos.

Os produtores domésticos, por exemplo, também se beneficiaram de vários empréstimos do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) nos últimos anos, incluindo empréstimos do FINAME, programa recentemente considerado como um subsídio específico de fato pelos EUA. O programa FINAME, por si só, não constitui controle estatal ou opera sob os princípios de não economia de mercado.

Dessa forma, tais alegações não encontrariam base legal no contexto de uma investigação antidumping. Uma autoridade de investigação objetiva e imparcial não deveria buscar uma aplicação flexível das regras, criando novos requisitos legais em sua interpretação e aplicação do Acordo Antidumping ou do Decreto no 8.058/2013.

A GITI afirmou que os alegados subsídios na China não devem manchar a determinação objetiva e imparcial do DECOM em relação à alegada prática de dumping, pois são investigações distintas dentro de diferentes estatutos e com procedimentos específicos que devem ser seguidos pela autoridade investigadora. No seu entendimento, o peticionário desconsiderou esse fato e misturou argumentos a respeito de subsídios e supostas "distorções" na economia chinesa.

O grupo chinês ainda destacou que está além da capacidade de explicar e defender em profundidade toda e qualquer política industrial e programas governamentais chineses. Dessa forma, em investigações de compensação, os governos, e não os exportadores, devem esclarecer detalhadamente os propósitos e o esboço dos supostos subsídios. Somente os governos seriam competentes e capazes de fornecer os esclarecimentos necessários para basear uma determinação preliminar e final em tais investigações.

Diante do exposto, a GITI solicitou que o DECOM recuse as alegações do peticionário de que o grupo não opera sob os princípios do mercado e que calcule uma margem de dumping individual de acordo com os dados fornecidos pela empresa, pois o grupo é estrangeiro e opera de acordo com os princípios do mercado, alinhado com os melhores interesses de seus acionistas.

4DA ANÁLISE DA AUTORIDADE INVESTIGADORA A RESPEITO DA PREVALÊNCIA DE CONDIÇÕES DE ECONOMIA DE MERCADO NO SETOR DE PNEUMÁTICOS CHINÊS

Com vistas a organizar melhor o posicionamento da autoridade competente, os temas mencionados acima foram divididos em 10 seções: Sistema Financeiro (4.1.); Propriedade e Uso da Terra (4.2.); Mão de Obra (4.3.); Tire Industry Policy (4.4); Participação e Controle de Estatais no Setor de Pneumáticos (4.5.); Matérias-primas - Borracha, Químicos, Setor Siderúrgico; Setor Têxtil (4.6); Utilidades (4.7); Práticas Distorcivas do Mercado (4.8); e Indústria à Jusante (4.9). Ao final (4.10), serão apresentadas as conclusões da autoridade a respeito do tema.

Reitera-se que não é objeto deste documento entendimento amplo a respeito do status da China como economia ou não economia predominantemente de mercado, cuja competência é da Câmara de Comércio Exterior (CAMEX), nos termos do art. 4º do Decreto no 8.058, de 2013. Este documento embasa, portanto, a tomada de decisão específica sobre a apuração do valor normal a ser utilizado na determinação da probabilidade de continuação ou retomada de dumping, estritamente no âmbito desta revisão.



Para tanto, foram considerados os argumentos e elementos de prova juntados aos autos pelas partes interessadas e protocolados no Sistema DECOM Digital (SDD). Deste modo, cabe reforçar que o presente documento não deve ser interpretado de forma ampla, mas tão somente no escopo desta revisão, pois é embasada no conjunto probatório presente nestes autos, ainda sujeito a contraditório e ampla defesa.

Inicialmente, deve-se ressaltar que, a partir dos elementos aportados aos autos do processo em tela pela peticionária, todos os produtores/exportadores chineses que apresentaram suas respostas ao questionário no âmbito desta revisão foram instados a se manifestar. Desse modo, o processo em tela observou plenamente o direito ao contraditório e à ampla defesa das partes interessadas, já que elas tiveram ampla oportunidade de apresentar suas considerações e elementos de prova com vistas a defender seus interesses.

Dentro dos prazos estabelecidos, somente o Grupo GITI apresentou resposta ao ofício encaminhado. As empresas respondentes Linglong e Zhongce não responderam aos ofícios encaminhados. Convém lembrar que ambas as empresas não apresentaram, em resposta ao questionário encaminhado, dados com vistas à apuração do valor normal com base em preços e custos domésticos chineses, e se manifestaram no sentido de que não teriam objeções em relação ao uso, a título de melhor informação disponível, do cálculo de valor normal proposto pela peticionária em sua petição de início de revisão. Em sua manifestação, o Grupo GITI solicitou que as demais empresas tivessem seu valor normal apurado com base nos fatos disponíveis. De fato, dada a ausência de resposta dos demais produtores/exportadores chineses, a apuração do valor normal dessas empresas estará sujeita às disposições do §3º do art. 50 c/c arts. 179 a 184 do Decreto nº 8.058, de 2013.

Acerca da utilização do valor normal do Grupo GITI para fins de apuração da margem de dumping desta revisão, o Grupo GITI se limitou a apresentar suas interpretações jurídicas acerca do pleito da ANIP sobre a não utilização dos dados apresentados em resposta ao questionário. A GITI argumentou que o peticionário teria apresentado afirmações vagas sobre as políticas industriais na China e suas alegadas distorções sobre preços e custos chineses. Nesse sentido, enfatizou que a China ter políticas e subsídios industriais não seria suficiente para alegar *prima facie* que certas empresas não operam de acordo com os princípios de mercado. Contudo, a GITI argumentou que estaria além de sua capacidade explicar e defender em profundidade as políticas industriais e os programas governamentais chineses. Dessa forma, de modo geral, o Grupo não trouxe aos autos do processo outros elementos de prova para contestar as evidências aportadas aos autos pela ANIP.

Sobre o argumento de que a GITI é um grupo estrangeiro de propriedade privada e voltado para o mercado, entende-se que tais fatores não são suficientes para demonstrar que prevalecem, no segmento produtivo objeto da investigação, condições de economia de mercado, à luz das disposições em vigor do Artigo 15 do Protocolo de Acesso. Se uma empresa estrangeira está em operação em segmento produtivo na China e os elementos de prova demonstrarem que não prevalecem condições de economia de mercado naquele segmento, a empresa estrangeira está sujeita às mesmas distorções alocativas existentes nesse mercado, o que afeta a utilização de preços e custos domésticos para fins de comparabilidade para apuração da margem de dumping. Da mesma forma, o argumento da empresa de que as suas [CONFIDENCIAL] não é suficiente para afastar a possibilidade de tais fatores serem significativamente distorcidos por efeito de intervenções estatais.

Quanto ao argumento da GITI de que se não poderia recorrer aos fatos disponíveis para apuração de seu valor normal, uma vez que teria havido cooperação plena por parte da empresa, convém esclarecer que a análise ora realizada, no que tange objetivamente à utilização do valor normal do Grupo GITI para fins de determinação de dumping da revisão em curso, não está adstrita à utilização dos fatos disponíveis, nos termos do Artigo 6.8 do AAD.

Conforme exposto no item 2 deste Anexo, dada a expiração do item 15(a)(ii) do Protocolo de Acesso e, portanto, da presunção *juris tantum* de que os produtores/exportadores chineses não operam em condições de economia de mercado, cabe à autoridade investigadora, em cada caso, avaliar os elementos de prova constantes nos autos do processo apresentados pelas partes interessadas acerca da prevalência ou não de condições de economia de mercado no segmento produtivo específico do produto similar. Logo, caso tenham sido apresentadas provas suficientes de que não prevalecem condições de economia de mercado no segmento produtivo em questão, a metodologia de apuração do valor normal a



ser utilizado na determinação da probabilidade de continuação de dumping poderá não se basear nesses preços e custos do segmento produtivo chinês, independentemente do grau de cooperação do produtor/exportador chinês. Isso não significa, todavia, que a cooperação por parte do produtor/exportador será desconsiderada, uma vez que o restante de sua resposta ao questionário servirá de base para a apuração da margem de dumping individual da empresa.

Dessa forma, com relação ao argumento de que deverá ser aplicada a disposição do art. 27 do Decreto no8.058, de 2013, para a determinação de margem individual para o Grupo, concorda-se com o argumento apresentado. Todavia, a apuração de margem de dumping individual não se confunde com a utilização necessariamente do valor normal apresentado pelas empresas do grupo. Convém lembrar que o Órgão de Apelação da OMC (Appellate Body Report, EC - Fasteners (China)) já indicou que a regra de atribuição de direito antidumping individual deve ser garantida mesmo em casos de não economia de mercado: "339. We have concluded above that Article 6.10 of the Anti-Dumping Agreement contains an obligation to determine individual dumping margins for each exporter or producer, except when sampling is used or if a derogation is otherwise provided for in the covered agreements. We observe that, where an individual margin of dumping has been determined, it flows from the obligation contained in the first sentence of Article 9.2 that the appropriate amount of anti-dumping duty that can be imposed also has to be an individual one. We do not see how an importing Member could comply with the obligation in the first sentence of Article 9.2 to collect duties in the appropriate amounts in each case if, having determined individual dumping margins, it lists suppliers by name, but imposes country-wide duties. In other words, unless sampling is used, the appropriate amount of an anti-dumping duty in each case is one that is specified by supplier, as further clarified and confirmed by the obligation to name suppliers in the second sentence of Article 9.2.512 [...] 344. We observe that there is significant parallelism between Article 6.10 and Article 9.2 of the Anti-Dumping Agreement. Article 6.10 requires the determination of individual margins of dumping, which corresponds to the obligation to impose anti-dumping duties on an individual basis in Article 9.2. We further note that the fact that the same term "impracticable" is used in both Article 6.10 and Article 9.2 to describe when the exception applies provides an indication that both exceptions refer to the situation where an authority determines dumping margins based on sampling. [...] 354. Article 9.2 of the Anti-Dumping Agreement requires investigating authorities to specify an individual duty for each supplier, except where this is impracticable, when several suppliers are involved. We reach this conclusion by reading the first sentence of Article 9.2 in conjunction with the second sentence of Article 9.2. The first sentence requires investigating authorities to collect anti-dumping duties in the appropriate amounts in each case and on a non-discriminatory basis on imports from all sources-that is, suppliers-while the second sentence requires investigating authorities to name the supplier or suppliers of the product concerned. We also consider that the exception in the third sentence of Article 9.2 does not allow the imposition of a single country-wide anti-dumping duty in investigations involving NMEs where the imposition of individual duties is alleged to be 'ineffective', but is not 'impracticable'."



Portanto, independentemente de no presente caso a decisão final ser pela utilização ou não do valor normal da GITI, serão observadas as disposições de tratamento individual constantes da legislação, condicionada às disposições específicas aplicáveis aos processos de revisão de final de período (arts. 106 a 112 do Decreto no8.058, de 2013).

Sobre as menções a contenciosos na OMC acerca do reconhecimento da China como economia de mercado, a própria GITI enfatizou que ainda não houve decisão final por parte do painel estabelecido. Cabe ressaltar que eventual decisão do painel ainda poderá ser objeto de apelação pelas partes envolvidas na disputa. Logo, não há vinculação entre a matéria e a decisão a ser emitida pela autoridade competente em cada caso, em conformidade com o disposto no item 2 desta nota.

A GITI tem razão em sua interpretação sobre a prática desta autoridade investigadora para fins de início de investigações de dumping que envolvem a origem chinesa a partir da expiração do item 15(a) (ii) do Protocolo. Conforme explanado no item 2 desta nota, o tratamento automático de utilização de metodologia alternativa para apuração do valor normal da China não é mais empregado. Tampouco foi indicada, em seu parecer de início, a utilização de país substituto, uma vez que não havia, até então, elementos suficientes para considerar que no segmento produtivo em questão deixavam de prevalecer condições de economia de mercado.

Nesse sentido, em relação aos argumentos apresentados pela GITI e pela ANIP acerca da utilização do valor normal em investigações de dumping contra a China após a expiração do referido item 15(a)(ii), conforme já apontado no item 2 deste Anexo, deve-se enfatizar que a utilização da metodologia alternativa deixou de ser "automática". Dessa forma, deve ser analisado, no caso concreto, se prevalecem ou não condições de economia de mercado no segmento produtivo investigado, com base nos elementos de prova eventualmente aportados aos autos de cada processo. A decisão acerca da utilização ou não dos preços e custos chineses em decorrência da análise realizada possui efeitos que se restringem especificamente ao processo em tela.

Sobre a alegada insuficiência dos elementos apresentados pela ANIP nos autos do processo, que poderiam levar à consideração de não prevalecerem condições de economia de mercado, à luz do exposto ao longo deste documento, a conclusão é apresentada no último item do documento que deve ser lido em conjunto com os itens 5.2.1 e 5.2.3 do Anexo I.

4.1Do sistema financeiro chinês

No tocante às alegações referentes à estrutura cambial, a peticionária mencionou que haveria restrições significativas nas transações de conta capital e intervenções nos mercados onshore e offshore, não apresentando elementos de prova que pudessem comprovar a afirmação, nem explicando como isso poderia afetar direta ou indiretamente o setor de pneumáticos.

Sobre a estrutura bancária, há evidências de que o setor é significativamente concentrado e que se sobressai a participação governamental. Segundo o estudo do Fundo Monetário Internacional (FMI), IMF Working Paper: Monetary Policy Transmission in Emerging Asia: The Role of Banks and the Effects of Financial Globalization, de 2015, mencionado pela ANIP: "China and India have very high concentrations of state-owned commercial banks, representing 87 and 74 percent of total domestic bank assets, respectively".

O estudo do FMI ressalta a importância da natureza do controlador das entidades bancárias: "[...] we expect ownership to play a prominent role in determining banks' responses to monetary policy even after we control for other bank characteristics. For example, state-owned banks' credit supply may be more subject to government's directives and political pressure rather funding constraints induced by monetary policy. [...] Ownership should, thus, be an important source of heterogeneity in the bank lending channel of monetary policy transmission".



Outra fonte mencionada pela peticonária é o artigo The Chinese Financial System - An Introduction and Overview de Douglas J. Elliott and Kai Yan (2013), que destaca: "The Chinese banking system is fairly concentrated, with five banks splitting almost half the total loan market, which is somewhat less concentrated than many national markets in Europe but more concentrated than in the US. A major difference with more developed financial systems, however, is the high level of state ownership and control. The five largest Chinese banks are majority-owned by the central government and there are significant government stakes in many of the other banks. Further, the government intervenes far more actively in banking decisions than in the West. Most important, the central bank explicitly sets maximum interest rates for deposits and minimum interest rates for loans, and often sets target levels for loan volumes. Government and party leaders can exert considerable influence behind the scenes, often pushing loans to particular firms, sectors, or regions to further their political agendas. The close linkages between the government and banking, as well as the pervasive power of the Communist Party, make this possible".

Por sua vez, no âmbito do caso de laminados a quente (Processo nº 52272.002281/2016-12), Parecer no1/2018 publicado pelo DECOM em 21 de maio de 2018, há igualmente elementos que reforçam as evidências levantadas pela peticionária: "309. Nesse sentido, além de controlar os principais bancos do mercado chinês, o Governo da China também influencia as decisões dos agentes bancários por meio da lei "Law of the People's Republic of China on Commercial Banks", que dispõe em seu artigo 34 sobre a obrigatoriedade de os bancos atuarem em conformidade com a orientação da política industrial do Estado, conforme transcrito abaixo: Article 34 Commercial banks shall conduct their business of lending in accordance with the needs of the national economic and social development and under the guidance of the industrial policies of the State. (grifo nosso) 310. Insta salientar que tal artigo não faz distinção entre bancos comerciais estatais e bancos comerciais ditos privados, o que só reforça a constatação de que o sistema bancário chinês, como um todo, se sujeita às diretrizes do Estado. [...] 314. Ainda quanto à intervenção no sistema bancário, o documento "IMF Working Paper - Financial Distortions in China: A

General Equilibrium Approach", de 2015, aponta como as principais distorções existentes do sistema financeiro chinês, que potencializaram o crescimento do país, o controle das taxas de juros pelo Banco Central Chinês, além da "garantia implícita" de que o governo jamais deixaria que uma empresa estatal não pagasse seus empréstimos: While a succession of market-oriented reforms has transformed China into the second largest economy in the world, financial sector reforms have been lagging behind. Interest rates used to be heavily controlled and had been liberalized only gradually. Even more entrenched is the system of implicit state guarantees covering financial institutions and corporates (particularly state-owned), giving an easier access to credit to entities perceived to be backed by the government. Why have these distortions survived for that long, even as the rest of the economy has been undergoing a transition to a market-oriented system? They have been an integral part of the China's growth story. Low, administratively-controlled interest rates have worked in tandem with distortions artificially boosting saving rates. Both reduced the cost of capital to support what has long been the highest investment rate in the world. Widespread implicit state guarantees further supported credit flow and investment, particularly when export collapsed after the Global Financial Crisis. This mechanism supercharged China's growth liftoff. 315. Este documento aponta ainda que as garantias implícitas dadas pelo Governo da China e o acesso privilegiado ao crédito beneficiaram principalmente, mas não exclusivamente, as empresas estatais. Implicit guarantees distort lending decision. With the guarantees, there is incentive for creditors to lend more (and more cheaply) to those perceived to be guaranteed, regardless of the viability or project. Indeed, there is evidence that SOEs have enjoyed better access to finance than their private counterpart. 316. Diante do exposto, tem-se que o sistema financeiro chinês não é regido pelas regras de mercado, mas sim pelo Governo daquele país, tanto através da sua regulação quanto através da participação governamental nas instituições financeiras chinesas."

De especial relevância é o fato de o Estado chinês ter estabelecido uma política financeira específica para o setor pneumático, a qual prevê diversas medidas para promover o ajuste estrutural do setor e torná-lo mais forte (Artigo 1 da "Tire Industry Policy"). Dentre essas medidas, o Artigo 2 prevê a promoção de "resources to the advantage of companies". Conforme consta de investigação conduzida pela autoridade estadunidense (USDOC, C-570-017, Certain Passenger Vehicle and Light Truck Tires from the People's Republic of China) mencionada pela ANIP, documento intitulado "Notice of the Ministry of Industry and Information Technology on Issuing the Tire Industry Policy" prevê especificamente o uso de empréstimos para implementar o plano do Estado chinês para a indústria de pneus, e o artigo 34 da "Law of the People's Republic of China on Commercial Banks" dispõe sobre a obrigatoriedade de os bancos atuarem em conformidade com a orientação da política industrial do Estado. Nesse sentido, há diversos elementos que determinam que o setor pneumático receberá tratamento preferencial do sistema bancário chinês.



Soma-se a isso o fato de que, nos autos do processo, as demonstrações financeiras das empresas que responderam aos questionários indicam que houve montantes relevantes de empréstimos obtidos ao longo do período de investigação.

Quanto ao Grupo GITI, a partir das demonstrações financeiras de 2017 da empresa Giti Radial Tire Anhui Company Ltd., pode-se perceber que a empresa recebeu nesse período empréstimos bancários de curto prazo no montante de RMB [CONFIDENCIAL] e de longo prazo, RMB [CONFIDENCIAL]. Já a empresa Giti Tire Fujian Company Ltd. recebeu RMB [CONFIDENCIAL] referente a empréstimos de curto prazo e RMB [CONFIDENCIAL] de longo prazo. Por fim, a empresa Giti Tire Global Trading Pte. Ltd. recebeu US\$ [CONFIDENCIAL] em empréstimos de curto prazo e US\$ [CONFIDENCIAL] em empréstimos de longo prazo. Não foi possível encontrar, com base nas demonstrações financeiras, empréstimos bancários tomados pela empresa Giti Tire Hualin Company Ltd.

Em relação à empresa Linglong, observou-se, a partir de suas demonstrações financeiras de 2017, que foram recebidos empréstimos bancários de curto prazo no montante de RMB [CONFIDENCIAL], e de longo prazo no montante de [CONFIDENCIAL]. Com relação ao Grupo Zhongce, suas demonstrações financeiras de 2017 apontam que foram recebidos empréstimos de curto prazo no montante de RMB [CONFIDENCIAL] e de longo prazo no montante de RMB [CONFIDENCIAL].

Conforme consta do item 4.8 a seguir, em decisão final referente à revisão administrativa de subsídios para pneus de automóveis, foram apurados montantes de subsídios ad valorem referentes ao financiamento da GITI para os programas Government Policy Lending (3,91%) e Export Buyers Credits (4,09%).

A despeito dos elementos trazidos aos autos do processo, as produtoras/exportadoras chinesas, todavia, não apresentaram elementos para refutar tais informações.

4.2 Da propriedade e do uso da terra

Segundo o Artigo 10 da Constituição Chinesa, a terra é de propriedade do Estado. "Article 10 Land in the cities is owned by the state. Land in the rural and suburban areas is owned by collectives except for those portions which belong to the state in accordance with the law; house sites and private plots of cropland and hilly land are also owned by collectives. The state may in the public interest take over land for its use in accordance with the law. No organization or individual may appropriate, buy, sell or lease land, or unlawfully transfer land in other ways. All organizations and individuals who use land must make rational use of the land."

Nos termos do referido dispositivo, portanto, os terrenos localizados em áreas urbanas são de propriedade do governo central e, de modo geral, os terrenos localizados em áreas rurais ou suburbanas são de propriedade dos governos provinciais ou das "coletividades locais". Ademais, a Decisão nº 40, do Conselho de Estado Chinês, determina que os governos de todas as províncias, regiões autônomas e municipalidades devem formular políticas sobre o uso da terra para implementar as políticas industriais chinesas.

Além disso, o Urban Real Estate Law, mencionado na petição, regulamenta adoção ou alocação de direitos de uso da terra, estabelecendo que devem estar em conformidade com o plano diretor para utilização de terrenos urbanos. Adicionalmente, estabelece que os Direitos sobre a terra devem ser registrados no governo local ou nacional, o qual emite certificado afirmando estes direitos: "Granting of the land-use right must conform to the overall planning for land utilization, urban planning and the annual plan for land to be used for construction. In urban areas, the state grants (churang, sometimes also translated as "assigns") or allocates (huabo) land-use rights to land users. For granted land-use rights, land users pay the state granting fees for a certain number of years. The State Council is authorized by law to formulate the maximum periods for which land-use rights may be granted.[20] Land-use rights may also be allocated for such purposes as government or military use, and urban infrastructure or public utilities use, for which the land users pay no fee or only compensation or resettlement expenses. There are normally no limitations on the length of time for which land-use rights can be allocated. Urban Real Estate Law provides that land-use rights must be registered with local government land authorities at or above the county level, who issue certificates of land-use rights (tudi shiyong quan zhengshu) to affirm these rights. Home ownership must be registered with local government housing authorities at or above the county level, who issue certificates of home ownership (fangwu suoyouquan zhengshu) to affirm the ownership."



Ressalte-se ainda que a referida Tire Industry Policy estimula o uso da terra para desenvolvimento do setor de pneumáticos, conforme observado na investigação conduzida pela autoridade estadunidense (C-570-041 - Truck and Bus Tires from the People's Republic of China): "Indeed, the GOC [Government of China] has a specific Tire Industry Policy to promote tire production, and "works such as investment management, land supply, environment evaluation, energy-saving evaluation, security permission, credit financing and power that are carried out by relevant departments on items including tire industry production construction and technology development should be based on this tire industry policy."

No âmbito do caso de laminados a quente (Processo nº 52272.002281/2016-12), no Parecer nº 1/2018 publicado pelo DECOM em 21 de maio de 2018, há igualmente elementos que reforçam as evidências levantadas pela petionária: "599. A terra na China é de propriedade do Estado, de acordo com o disposto no art. 10 da Constituição Chinesa. Nos termos do referido dispositivo, e de modo geral, os terrenos localizados em áreas urbanas são de propriedade do governo central e os terrenos localizados em áreas rurais ou suburbanas são de propriedade dos governos provinciais ou das "coletividades locais". 600. Ademais, em investigação conduzida pelo "Department of Commerce", dos Estados Unidos da América, em investigação de subsídios concedidos pelo governo chinês, o DOC se manifestou da seguinte forma: As an initial matter, we note that private land ownership is prohibited in the PRC and that all land is owned by some level of government, the distinction being between land owned by the local government or 'collective' at the township or village level and land owned by the national government (also referred to as state-owned or 'owned by the whole people'). 601. Conforme relatório "Asia News", de janeiro de 2015, a empresa de consultoria alemã Beiten Burkhardt explicou brevemente as formas de concessão dos direitos

de uso da terra pelo governo chinês para projetos industriais: In order to use Chinese land for construction projects, one must obtain land use rights classified as either "granted" or "allocated". Allocated land use rights are only provided for special purposes, including military use and key projects in the areas of energy, communications and water use. Granted land use rights are issued for a certain period of time against payment of a fee, and the terms are documented contractually. The contract terms and related title documents also stipulate the designated land use, for example, residential or industrial. The grant term of the land use rights depends on the designated purpose of the use of the land. 602. Assim, as políticas industriais chinesas determinam que os governos central e locais devem alocar, de modo preferencial, terrenos para o desenvolvimento de indústrias prioritárias [...]. Além disso, a Decisão no40, do Conselho de Estado Chinês, determina que os governos de todas as províncias, regiões autônomas e municipalidades devem formular políticas sobre o uso da terra para implementar as políticas industriais chinesas [...]."

Na investigação conduzida pelos EUA sobre pneus de automóveis e caminhões leves da China, a autoridade investigadora chegou à conclusão de que "não houve utilização do programa de fornecimento de terrenos por remuneração abaixo da adequada", mas teria havido benefícios por meio de programa de reassentamento (0,1%).

Novamente, o fato de o Estado chinês ter estabelecido uma política específica para o setor pneumático, a qual prevê medidas para promoção de "resources to the advantage of companies", dentre várias outras formas de intervenção, deve ser levado em consideração nessa matéria, haja vista que o Estado chinês, ao ter o monopólio da propriedade da terra, é capaz inclusive de isentar determinadas empresas ou setores das cobranças, como já demonstrado no caso de subsídios de laminados a quente conduzido pela autoridade investigadora. No caso em tela, não houve manifestações dos produtores/exportadores chineses especificamente quanto a este ponto.

4.3 Da mão-de-obra

A fonte referenciada pela peticionária Non-market economies in the global trading system: the special case of China, dos autores James J. Nedumpara e Weihuan Zhou (2018), vai ao encontro de outras fontes pesquisadas pela autoridade investigadora, como o estudo All China Federation of Trade Unions: Structure, Functions and the Challenge of Collective Bargaining, de Rudolf Traub-Merz (2011). As relações trabalhistas e a alocação da mão-de-obra na China são diretamente afetadas pelo fato de o país ter apenas um único sindicato, o All-China Federation of Trade Unions (ACFTU), diretamente ligado ao Partido Comunista Chinês (PCC) e, também, pela presença de um sistema de registro residencial, o Hukou.



Com relação ao sistema de registro residencial, Nedumpara e Zhou (2018) explicam que o Hukou é um sistema administrado pelo governo chinês, que desde 1950 classifica os cidadãos chineses como residentes rurais ou não residentes rurais (urbanos), sendo muito difícil conseguir alterar essa classificação uma vez estabelecida pelo governo. O principal objetivo do sistema seria prevenir migrações em massa das áreas rurais para as áreas urbanas. A forma como o sistema foi concebido e é administrado pelo governo tende a ter efeitos consideráveis no custo e na alocação da mão de obra chinesa.

Nesse sentido, Nedumpara e Zhou (2018) enfatizam que "In particular, the provision of welfare benefits financed through payroll taxes (including pension contributions, medical insurance, unemployment insurance and housing subsidies) is tied to the Hukou. Thus, individuals who move from a rural area to get a job in an industrial area but lack the legal right (through the Hukou) to settle there, are not eligible for, and do not receive, such benefits. This makes the cost of hiring such individuals by Chinese industries much lower than it would otherwise be."

Indo ao encontro do citado anteriormente, sobre o Hukou, Rudolf Traub-Merz (2011) diz: "One could argue that a hukou-based social security system is not totally discriminatory as rural workers retain a lifelong right to return to their village and reclaim land to work. There was thus no need to establish for migrant workers a social safety network linked to wage employment. However, this peculiar arrangement was a major reason for the success of TVEs and private companies alike. A labour market in which social security benefits were not part of the wage package meant lower wage levels."

Corroborando tal entendimento, o relatório China's Status as a Non-Market Economy, de 26 de outubro de 2017, do Departamento de Comércio dos EUA, mencionado pela ANIP, afirma: "Access to low-cost migrant labor has contributed to China's emergence as a low-cost production center in the global

economy. As one scholar has noted, the hukou system has created a 'huge class of super-exploitable, yet highly mobile or flexible industrial workers for China's new economy, now closely integrated into global trade networks."

Nedumpara e Zhou (2018) também destaca que a diminuição do custo da mão de obra do trabalhador migrante não regularizado pode chegar a 40%, sendo que um terço da força de trabalho chinesa é composta por trabalhadores migrantes.

Com relação à ACFTU, pode-se notar no seu próprio sítio eletrônico oficial a significativa proximidade entre o partido comunista e o sindicato. O fato de a China ter apenas um sindicato trabalhista, ligado diretamente ao PCC, é elemento importante para crer que o Estado detém elevado grau de controle sobre o setor, diminuindo a possibilidade de prevalência da livre negociação entre os atores envolvidos, empregado e empregador. Deste modo, os salários não são determinados por livre negociação entre trabalhador e empresariado, visto que o trabalhador tem pouco poder de barganha nas negociações. Não há sindicatos independentes para representar o trabalhador, bem como direito de greve, fator determinante em ações coletivas e negociações salariais.

Com relação ao salário mínimo, o sítio eletrônico (<https://clb.org.hk/content/employment-and-wages>) da China Labour Bulletin, trazido pela peticionária, indica que: "Minimum wage rates in China are determined by regional governments, based on local living costs, local wages and the overall supply and demand for labour. [...] The slower minimum wage growth in Dongguan is partly explained by the desire of the Guangdong provincial government to slow the outflow of business, particularly manufacturing, to other countries and the Chinese interior where costs are lower. The policy has severely impacted the lives of low-paid workers across the province, according to a survey conducted the Hong Kong-based group Worker Empowerment in 2017. [...] Minimum Wage Regulations implemented by the then Ministry of Labour and Social Security in March 2004, stipulate that each region should set its minimum wage at between 40 and 60 percent of the local average wage. However, very few cities have ever reached that target. In many cities, the minimum wage is now just 25 percent of the average wage, while in Beijing and Chongqing it is as low as 20 percent."

De acordo com China Labour Bulletin, mesmo que a China disponha de normativas legais que definem direito e deveres de empregados e empregadores, como a 1995 Labour Law and 2008 Labour Contract Law (amended 2013), a normativa parece não ser eficaz: "One of the key reasons why low-wage earners have so far not been able to earn a decent income and bridge the gap to the middle class is because they lack the institutional means to bargain collectively for better pay and working conditions. Workers have demonstrated time and again over the last decade that they have the means and the ability or organize collectively, stage strikes and protests in response to specific labour rights violations. What they do not have however is a trade union that can represent them in collective bargaining with employers. China's sole legally mandated trade union, the All-China Federation of Trade Unions (ACFTU) has a titular presence in many workplaces but the union representatives are largely under the sway of management and have no real connection to ordinary workers."



De acordo com Kam Wing Chan, em The Chinese Hukou System at 50 (2009), citado no relatório do Departamento dos EUA, mencionado anteriormente neste item, reforçando o entendimento anterior: "Nonetheless, a number of institutional constraints limit the extent to which market forces contribute to wage formation in China. While China has expanded legislation to protect workers' legal rights, these developments have not reduced restrictions on collective bargaining. Workers do not have the legal right to strike or organize independently, and as such, have no meaningful freedom of association. All trade unions are affiliates of the government-controlled ACFTU and its branches at the local and enterprise level. The legal and institutional relationship with the government inhibits unions from acting as true advocates of workers' rights and as a meaningful counterweight to management. Collective action has been on the rise, but these incidents are generally outside of the institutional process, and the Chinese government only condones them when they do not threaten social stability."

De acordo com o Apêndice VI - Custo Total, do questionário do exportador reportado pela GITI, a participação da mão-de-obra direta e indireta é de [CONFIDENCIAL] % e [CONFIDENCIAL] %, respectivamente, com base na média ponderada de todas as empresas do grupo que responderam o questionário.

Ressalta-se que o Grupo GITI se limitou a dizer que, sobre o tema em discussão, a peticionária fez afirmações vagas sobre a falta de sindicatos livres e que os argumentos seriam tendenciosos e ignorariam políticas similares em outros países considerados economias de mercado. A GITI, contudo, não apresentou elementos probatórios que subsidiassem as afirmações realizadas.

4.4Da Tire Industry Policy

Em relação ao setor de pneumáticos na China, a ANIP mencionou a existência de uma política industrial voltada para os produtores de pneus, intitulada Tire Industry Policy, cujo objetivo seria alavancar o desenvolvimento da indústria petroquímica e renovação da política industrial e criar uma vantagem competitiva da indústria, incentivando inclusive o desenvolvimento dos insumos produtivos (borracha sintética, borracha natural, negro de carbono e reforço metálico). Ressaltou que essa política prevê expressamente a possibilidade de o setor de pneumáticos beneficiar-se de preferências tributárias para desenvolver novas tecnologias, produtos e técnicas com o intuito de reforçar seu parque industrial.

Essa política foi considerada pelos EUA como um meio de estimular a indústria de pneumáticos e o desenvolvimento de todas as principais matérias-primas do setor, em um caso de subsídios que abrange pneus de automóvel originários da China (USDOC C-570-041: Certain Passenger Vehicle and Light Truck Tires from the People's Republic of China).

A política industrial Tire Industry Policy é composta por 10 capítulos com 57 artigos. No capítulo 1, que trata do objetivo, são apresentados os seguintes artigos: "Article 1 According to the needs of economic and social development, in accordance with the overall objectives of the development plan and petrochemical industry, through mergers and acquisitions, layout optimization, overall control, elimination of the outdated, technological innovation, energy conservation and other measures to actively promote the structural adjustment of tire industry and make it stronger. Article 2 Adhere to the market-oriented, encourage backbone enterprises with comparative advantage, through the powerful combination, brand share, sales integration, etc., merger and reorganize the enterprises in difficulty and backward enterprises, and promote resources to the advantage of companies, promote the development of enterprise groups, improve industrial concentration, optimize the organizational structure; Guide the cluster development, optimize the layout structure; accelerate the elimination of backward production capacity, promote the product structure adjustment and upgrading. Article 3 Encourage tire manufacturers to improve R & D capabilities, increase investment in research, carry out technical innovation, implement brand strategy, improve product technology and their core competitiveness. Article 4 Regulate the conduct of all types of economic entities in tire production, distribution, consumption, etc., create a fair, unified market environment, establish the tire recall system and improve the standard of services. Article 5 Develop recycling economy, improve the level of energy saving, pollution reduction and resource utilization; establish and improve the management of waste tire recycling system, and promote the coordinated development of production of new tires, tires refurbishment and recycling of waste tires."



Em relação ao capítulo 3, que trata de Política Tecnológica, cabe ressaltar os seguintes artigos: "Article 9 Insist on the combination of introduction of technology and innovation, track and develop cutting-edge technologies, encourage the adoption of original innovation, integrated innovation and the introduction of absorption and innovation to develop advanced and applicable technologies with proprietary, and promote the industrialization of innovative technologies. Article 10 Guide and encourage tire manufacturers to strengthen technical center construction enhance the capability of independent innovation and new product development capabilities using technology integration and engineering applications of new technology development and encourage "research and use" jointly development and commissioned development. In accordance with the provisions of the tax laws and regulations, the cost of developing new technologies, new products and new techniques can enjoy preferential tax policies. [...] Article 14 Vigorously promote energy conservation and comprehensive utilization of resources. Guide and encourage tire manufacturers to combine informatization and industrialization and carry out technology transformation whose focus is variety increase, quality improvement, energy saving, pollution reduction and safety production. Develop recyclable rubber, environmentally-friendly additives and other raw materials, and develop waste tires recycling technology; perfect and promote low-temperature rubber mixing and nitrogen vulcanization process; enhance the governance of banburying dust, rubber sulfide fumes, and promote clean production technology; simplify and unwrap the tire gradually. Article 15 Encourage tire companies to promote bar code technology, radio frequency identification and other

information technology products and their application in the tire manufacturing process, construct information integration systems covering all aspects of enterprise production and management, innovate information management and service model of tire products."

Em relação ao capítulo 4, que trata de Construção de Condição Complementar, cabe ressaltar os seguintes artigos: "Article 16 Encouraging tire enterprises to participate in the business of natural rubber planting and processing, optimizing the pretreating of natural rubber, improving process technology, products quality and logistics service level; leading the enterprises to "go out" and establishing natural rubber planting and processing bases at overseas. Article 17 Speeding up the Development of isoprene rubber, halogenated butyl rubber and other varieties of rubber, increasing the variety brands of butadiene rubber, styrene butadiene rubber and other synthetic rubber, promoting the usage proportion and development and production capacity of synthetic rubber gradually. Article 18 Actively encouraging the development and usage of new structure steel cord, high modulus and low shrinkage polyester cord fabric, high tenacity nylon cord fabric and other tire skeleton materials, accelerating the industrialization and application development of aramid fiber. Article 19 Encouraging the development of environmental rubber auxiliaries, special carbon black, white carbon black and other raw materials. Article 20 Encouraging the research and development of large and new type mixer unit, tread compound extrusion unit, wire rolling machine, cutting machine, steel wire tire cord radial tire molding machinery and tires semi-finished products, non-destructive testing of products, online testing inspection equipment and other key equipment of radial tire, promoting the production equipment and monitoring and control level."

Em relação ao capítulo 5, que trata da Admissão da Indústria, cabe ressaltar os seguintes artigos: "Article 23 For the construction, reconstruction and extension of truck radial tire project, the production capacity formed by one time shall achieve annual output of more than 1.2 million; for the construction, reconstruction and extension of light truck radial tires and car radial tire project, the production capacity formed by one time shall achieve annual output of more than 6 million; for the construction, reconstruction and extension of hybrid project of truck radial tire, light truck radial tire and car radial tire, the production capacity of single variety shall also achieve the above requirement. Article 25 As for the construction, reconstruction and extension of the tire project, the comprehensive energy consumption shall be lower than 950 kilograms of standard coal/ton three types of rubber (Note: three types of rubber means natural rubber, synthetic rubber and reclaimed rubber). Article 26 As for the construction, reconstruction and extension of the tire project, the environmental protection measures shall reach the requirements of "Environmental protection design specifications of rubber factory" GB50469, and the production water cycle utilization rate of the enterprises shall be above 90%."



O mesmo capítulo 5 estabelece critérios para usufruto de suas medidas e metas para as empresas: "Article 21 The construction, reconstruction and extension of tire production and tire retreading enterprises shall comply with the national tire industry development planning and the overall industrial development planning of province, autonomous region or municipality; and shall comply with the environmental protection planning or pollution control planning regulated by the national and provincial governments. Article 23 For the construction, reconstruction and extension of truck radial tire project, the production capacity formed by one time shall achieve annual output of more than 1.2 million; for the construction, reconstruction and extension of light truck radial tires and car radial tire project, the production capacity formed by one time shall achieve annual output of more than 6 million; for the construction, reconstruction and extension of hybrid project of truck radial tire, light truck radial tire and car radial tire, the production capacity of single variety shall also achieve the above requirement. For the construction, reconstruction and extension of engineering machinery tire (except huge engineering machinery tire) project, the production capacity formed by one time shall achieve annual output of more than 30 thousand."

Ressalte-se ainda o Capítulo 7, que trata do gerenciamento da importação e da exportação: "Article 38 Fully play role of tax rate on industrial development and promulgate the tariff items and tax rate of tire products and tire inputs for purpose of coordinating the development of tire industry and related industry."

Pelo o exposto, observa-se que essa política explicita as diretrizes gerais para o setor de pneumáticos e os critérios exigidos para que as empresas do setor possam se enquadrar, os quais incluem metas para aumento da capacidade de produção. O Artigo 1 deixa evidente que o objetivo da política vai além do setor de pneumáticos, focando o desenvolvimento também da indústria de petroquímicos,

considerada estratégica para o Estado chinês. O objetivo da política é promover o ajuste estrutural da indústria de pneumáticos e torná-la mais forte. Dentre as várias medidas de intervenção previstas no mercado, podem ser destacados os estímulos a fusões e aquisições de empresas, promoção do desenvolvimento de grupos industriais e da própria concentração industrial, otimização das estruturas organizacionais e de "layout" e "overall control", além de estímulos vinculados à inovação e mitigação de impactos ambientais, entre outros.

A política refere-se à promoção de recursos para beneficiar as empresas do setor. Todavia, não prove detalhes sobre os mecanismos por meio dos quais essas empresas podem ser beneficiadas. Por um lado, não foram apresentados pela ANIP os benefícios diretos ou vantagens que os produtores chineses teriam usufruído devido a essa política. Por outro lado, a menção a fusões e aquisições de empresas, promoção do desenvolvimento de grupos industriais e da própria concentração industrial do setor, entre outras medidas previstas, demonstra uma proposta de intervenção profunda do Estado sobre o funcionamento do setor.

Dessa forma, conforme os documentos constantes dos autos do processo, a Tire Industry Policy demonstra que o governo chinês estabeleceu diretrizes para nortear o desenvolvimento do setor, o que é relevante para entender como a alocação dos fatores de produção podem ser distorcidos pela intervenção estatal.

4.5 Da participação e do controle de estatais na China no setor de pneumáticos

No que concerne aos argumentos trazidos pela peticionária sobre o tópico em questão, é importante ressaltar que, inicialmente, a propriedade estatal de empresas não pode ser considerada, individualmente, como um fator determinante para se atingir conclusão a respeito da prevalência de condições de economia de mercado em determinado setor.

Segundo Relatório "Empresas Estatais no Setor de Aço" da OCDE, de 2018, a definição de empresas estatais (SOEs) é um desafio porque envolve determinar o grau de controle que o estado pode exercer sobre uma empresa. Segundo ele, a propriedade estatal pode não ser uma condição suficiente para determinar o controle estatal. Entender como as ações de propriedade se relacionam com direitos de voto ou decisão no conselho executivo de uma empresa ou em outros órgãos de governança é difícil, mas, na visão da OCDE, particularmente importante.



Por outro lado, mesmo na ausência de controle estatal, os regulamentos ou a presença nos órgãos de governança da empresa podem fornecer margem suficiente para o Estado influenciar o processo de tomada de decisão. A variedade de circunstâncias e a falta de transparência sobre como o controle e a influência do Estado podem ser exercidos torna a análise de políticas bastante complexa.

Com relação à Hangzhou Zhongce Rubber Co. Ltd., ao contrário do afirmado pela peticionária, o sítio eletrônico <http://www.hangzhou.com.cn/20030101/ca245093.htm> não é o sítio eletrônico oficial da empresa, embora a citação de 2003 destacada pela ANIP conste naquele sítio informado. Ademais, não foi possível comprovar o alegado pela ANIP de que a entidade Hangzhou Financial Investment Group é ligada ao partido comunista, já que a referência dada, o sítio eletrônico <http://www.hzfi.cn>, está no idioma chinês, não tendo sido encontrada versão oficial do sítio nos idiomas oficiais da OMC, tampouco tendo sido protocolado nos autos do processo documento com tradução juramentada que subsidie o afirmado pela peticionária.

Mesmo havendo elementos de que o CITI Group tenha participação na CSI Starlight Company Limited e que aquela seja controlada pelo governo chinês, não foram apresentados elementos de que esta detenha 1,45% do capital social da Zhongce. Apesar disso, mesmo se comprovada tal participação, pode-se questionar qual o papel do Governo da China diante da aparente diminuta participação no controle acionário da empresa. Entretanto, caso seja considerada informação de 2017 encontrada no sítio eletrônico <http://en.tireworld.com.cn/Headlines/2017626/4698.html>, acessado em 28 de março de 2019, haveria indícios de que o governo chinês teria participação importante no controle da empresa.

Cabe ressaltar que, com base nos elementos presentes nos autos, especificamente as informações reportadas pela Zhongce em resposta ao questionário do exportador, em sua versão restrita, os acionistas que detêm mais de 5% de participação na empresa são: Hangzhou Yuanxin Dongchao Equity Investment Partnership (21,62%), Hangzhou Yuanxin Chaohe Equity Investment Partnership (7,4%), Mianyang

Yuanxin Dongchao Equity Investment Partnership (9,8%), Cliff Investment Pte. Ltd. (9,4%) e Esta Investments Pte. Ltd. (8,7%). Não foi possível comprovar que tais entidades sejam controladas ou que tenham participação do Governo da China.

Destaca-se que a empresa Hangzhou Zhongce Rubber Co. Ltd. não se manifestou a respeito das alegações da peticionária.

Nos autos da revisão, a peticionária há indicação de apenas três empresas com indícios de alguma participação governamental em seu controle. De acordo com o sítio eletrônico acessado em 28 de março de 2019, há possivelmente mais de 500 empresas envolvidas na produção de pneus na China atualmente, tendo sido identificados 15 produtores/exportadores que exportaram para o Brasil o produto objeto desta revisão em P5.

Ademais, com relação à GITI, único produtor/exportador que enviou dados de valor normal e custos pedindo para que fossem considerados no cálculo da margem de dumping, não há nos autos do processo elementos que indiquem que haja participação do governo em sua composição acionária. A GITI, em sua manifestação, enfatizou que o grupo seria de capital estrangeiro, estaria sediado em Cingapura e não teria intervenção estatal na gestão das empresas do grupo.

4.6Das matérias-primas

Considerando os dados dos custos de produção dos três produtores chineses que compõem o grupo GITI, GITI Radial Tire (Anhui) Company Ltd. (Anhui), GITI Tire (Fujian) Company Ltd. (Fujian) e GITI Tire (Hualin) Company Ltd. (Hualin), verificaram-se os percentuais dos principais itens utilizados na produção de pneus, conforme os dados abaixo:

Percentuais dos principais itens utilizados na produção de pneus com relação ao custo de produção

Rubricas	%
[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]
[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]
[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]
[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]
[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]
[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]
[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]
[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]
[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]
Eletricidade	[CONFIDENCIAL]
Carvão	[CONFIDENCIAL]
Mão-de-obra Direta	[CONFIDENCIAL]
Mão-de-obra Indireta	[CONFIDENCIAL]

Segundo a peticionária, além dos incentivos em razão da política voltada para o setor de pneumáticos ("Tire Industry Policy"), os principais insumos para a produção de pneus - borracha sintética, borracha natural, negro de carbono, reforço metálico, tecidos e químicos - também sofreriam influência do Estado por se relacionarem com setores estratégicos da indústria chinesa. Segundo a ANIP, o governo chinês possui controle de preços sobre setores considerados como essenciais e estratégicos. Dentre esses setores, estariam o siderúrgico, o químico e o de energia.

O 13º Plano Quinquenal (referente aos anos 2016 a 2020) e o sistema de planos setoriais que seguem e detalham as diretrizes desse plano demonstram as linhas estratégicas estabelecidas pelo Governo da China. Nesse sentido, verifica-se a existência de planos setoriais para os setores siderúrgico (Steel Adjustment and Upgrading Plan), químico e petroquímico (Petrochemical and Chemical Industry Development Plan) e têxtil (Textile Industry Development Plan), entre vários outros.

A soma dos principais itens mencionados, afetados direta ou indiretamente pela política estatal chinesa, representou cerca de [CONFIDENCIAL] % do custo total de produção de pneus. Nos subitens a seguir, serão analisados os elementos constantes nos autos do processo acerca de distorções provocadas pela intervenção governamental sobre esses insumos.



4.6.1 Borracha

Considerando os dados dos custos de produção dos três produtores chineses que compõem o grupo GITI, observou-se que a matéria-prima [CONFIDENCIAL], principal insumo na produção de pneus, representou na média [CONFIDENCIAL] % dos custos de produção em P5, consoante tabela apresentada no item 4.2.

Foi mencionado pela ANIP, que junto aos planos quinquenais chineses, são elaborados catálogos para sinalizar as indústrias consideradas prioritárias para fins de alocação de recursos, investimentos e políticas de incentivo. Em 28 de junho de 2017, foi promulgado o "Catalogue of Industries for Guiding Foreign Investment (Revision 2017)", que indica, dentre as indústrias a serem incentivadas, àquelas que produzem fibras de alumínio para pneus radiais ou que desenvolvam técnicas ecológicas na produção de produtos de borracha. A Tire Industrial Policy também torna patente que política para o setor de pneumáticos está alinhada com os objetivos do setor petroquímico, previsto no 13o Plano Quinquenal como um setor estratégico. Segundo o relatório da UE: "The most comprehensive and detailed policy document concerning the Chinese chemical sector is the 13th FYP for the Petrochemical and Chemical Industry (2016-2020) (hereafter 'the Plan'). It was issued on 18 October 2016 by MIIT. Its purpose is to guide the petrochemical and chemical industry's development for the 2016 to 2020 period, in line with the provisions of the central 13th FYP and, especially, the long-term vision of the Made in China 2025 strategy. The Plan not only sets development objectives and gives instructions on production targets by industry segments, but also imposes government control over production capacity, and over corporate decisions."

Ainda segundo o relatório da UE, a borracha seria considerada um produto do setor químico, sendo que a China seria uma das maiores produtoras do mundo desse setor, responsável por fornecer insumos a diversos outros setores. O produto seria estratégico para o governo chinês e grande parte das indústrias químicas seriam estatais.

A ANIP enfatizou que, apesar da capacidade de produção atual do setor, que já é proeminente, há demanda por aumento do consumo de diversos químicos, sendo que há previsão de crescimento da demanda de borracha entre 2014-2020.

Adicionou ainda que o 13º Plano Quinquenal para a Indústria Petroquímica e Química, conforme as conclusões da autoridade europeia, recebe diversos incentivos financeiros e fiscais, incluindo o fornecimento de gás a preços regulados, e já atua com capacidade produtiva elevada.

Citou que a UE identificou, dentro do 13º Plano Quinquenal, a iniciativa "Belt and Road", que visa reequilibrar a capacidade de produção excessiva através de vendas no exterior, incentivando a cooperação em áreas em que a borracha natural é produzida: "The Plan also confirms the goal of rebalancing overcapacity levels through sales abroad by 'speed[ing] up the cooperation between competitive domestic production capacities with countries located along the "Belt and Road", ensur[ing] the local sale of products and conquer[ing] of new and emerging markets. It also attempts to extend its influence on managing supply/demand in foreign markets in various sectors by advocating, for example, to: [...] As regards the tires sector, foster in priority production capacity cooperation in the main areas where natural rubber is produced such as South-East Asia or where market potential is relatively strong."

Ressalte-se que, de acordo com a investigação sobre Truck and Bus Tires from the People's Republic of China, conduzida pela autoridade estadunidense (C-570-041) e citada pela peticionária, observou-se que parcela relevante da produção chinesa de borracha utilizada na fabricação de pneus é realizada por empresas controladas pelo Governo da China. Contudo, observou-se, de acordo com a mesma fonte, que as importações representam cerca de 50% da borracha consumida naquele país: "According to data provided by the GOC, during the POI, state-owned producers accounted for over 51 percent of the natural rubber, and 32 percent of the synthetic rubber produced in the country Overall, GOC-controlled producers accounted for nearly 35 percent of the total rubber production in the country during the POI. This level of GOC-controlled production is substantial. However, the data provided by the GOC also show that the volume of imports was significant. Specifically, the PRC imported nearly as much rubber (natural and synthetic) as it produced during the POI. Given the relatively low rubber exports during the year, we find that the PRC imports accounted for approximately 50 percent of the rubber consumed in the country during the POI Thus, given the large penetration of imports of rubber in the PRC market and the



lack of other evidence on the record to show that GOC-controlled companies or government agencies through other methods had control of, or otherwise distorted, these markets during the POI, we do not find government distortion of the PRC rubber market"

Importa destacar que os subsídios domésticos calculados na investigação A-570-016, conduzida pelos EUA, no período de 2016 e 2017, para borracha sintética e butadieno foi 1,29%, enquanto os calculados para borracha natural foi 0,02%:

Em relação aos fornecedores, cabe ressaltar que, no relatório da verificação in loco realizada no Grupo GITI no âmbito da presente investigação, identificou-se que: As produtoras chinesas (Anhui, Fujian e Hualin) adquirem matérias-primas [CONFIDENCIAL]. Conforme explicado, na China, a [CONFIDENCIAL] compra (aquisições coletivamente negociadas com fornecedores independentes) e repassa às produtoras os fatores produtivos [CONFIDENCIAL]; e, dessa forma, os preços refletiriam condições de mercado regulares e não transferência de preços. Já as matérias-primas adquiridas de fornecedores no exterior, são adquiridas pela [CONFIDENCIAL].

4.6.2 Químicos

Considerando os dados dos custos de produção dos três produtores chineses, que compõem o grupo GITI, observou-se que a matéria-prima [CONFIDENCIAL] representou na média [CONFIDENCIAL] % dos custos de produção em P5.

A ANIP mencionou que o governo chinês reconheceria que o setor químico não se pautaria pelas regras de mercado, assim como não teria alcançado ainda as metas de reestruturação que haviam sido parcialmente previstas no 12º Plano Quinquenal: "The industry model lacks rationality. Petrochemical and chemical enterprises are numerous, of a small size and production capacity is scattered. [...] At the same time, the problem of chemical industry parks being "numerous and scattered" has become relatively prominent. The level of planning, construction and management of some parks is relatively poor, supporting infrastructures are not complete and there are potential hazards as regards safety and environment."

4.6.3 Reforço metálico

Na construção da estrutura de pneus, são utilizados reforços metálicos feitos de aços não ligados. Entre os insumos utilizados pela GITI na produção de pneus estão [CONFIDENCIAL], insumos fornecidos pelo setor siderúrgico. Em relação à representatividade deste insumo na fabricação de pneus, cabe destacar que o [CONFIDENCIAL] representam, em conjunto, [CONFIDENCIAL] % do custo de produção total do Grupo GITI, com base em média ponderada dos dados reportados no Apêndice VI do questionário do exportador, verificados pela autoridade competente.

Análise detalhada sobre o setor siderúrgico já foi realizada pela autoridade competente por meio da Nota Técnica no7, de 15 de março de 2019, referente ao processo SECEX nº 52272.001503/2018-33 e da Nota Técnica no8, de 27 de março de 2019, referente ao processo SECEX no52272.001672/2018-73.

Concluiu-se que no setor siderúrgico na China não prevalecem condições de economia de mercado. A conclusão da Nota Técnica diz que: "248. A conclusão deste documento parte dos seguintes fatos, os quais foram considerados comprovados por meio das evidências trazidas aos autos e analisadas anteriormente: i) houve contribuição decisiva da China para o excesso de capacidade de aço no mundo, especialmente após a crise de 2008 (item 4.1); ii) empresas chinesas possuem em média lucratividade mais baixa e endividamento maior do que suas congêneres no exterior, e no caso das empresas estatais estes indicadores são ainda piores (item 4.1); e iii) a presença e o nível de intervenção governamental, direto ou indireto, é alto, em todos os níveis de governo, e é significativo inclusive sobre as empresas privadas (itens 4.2, 4.3 e 4.4). 249. Foi no período pós-crise de 2008 que o problema do excesso de capacidade ociosa mundial, da baixa lucratividade e do alto endividamento das empresas se tornou mais evidente. Com a retração da demanda mundial por aço, esperava-se que o excesso de capacidade instalada fosse de curto prazo, já que a redução dos preços e o aumento dos custos decorrentes das deseconomias de escala gerariam os incentivos de mercado que levariam as empresas a se reestruturarem. 250. Contudo, liderada pelos investimentos chineses, a capacidade instalada mundial cresceu fortemente, levando o setor de aço mundial a uma crise financeira por meio do comércio internacional. A gravidade e a persistência desta situação são evidências importantes de que não estão



prevalecem condições de economia de mercado no setor de aço chinês. 251. A simples presença significativa de empresas estatais no setor, contudo, não seria por si só suficiente para se alcançar uma conclusão neste sentido. Foi apenas por meio de uma análise detalhada do funcionamento do Estado chinês, especialmente da relação entre os diversos níveis de Governo, e da sua influência sobre os produtores domésticos públicos e privados, que foi possível entender de que forma os problemas refletidos no excesso de capacidade instalada decorrem da não prevalência de condições de economia de mercado no setor do aço. 252. Inicialmente, foi possível observar que o Governo central procurou mitigar o problema de sobre capacidade produtiva especialmente após a crise de 2008, o que pode ser constatado nas metas e diretrizes dos seus Planos gerais e específicos e na atuação de estatais diretamente subordinadas a ele, como a Baosteel. Contudo, apesar do esforço do Governo central chinês, o que se viu foi um aumento significativo da capacidade ociosa até 2015, e que continua alta apesar da diminuição recente. 253. O que os dados apontam, na verdade, é que a alta fragmentação da produção de aço na China e a preponderância de estatais subordinadas a níveis de Governo subnacionais explicam em boa parte a dificuldade do Governo central em corrigir o excesso de capacidade instalada. Dados do setor e específicos das empresas mostram que a influência do Governo central é menor sobre estatais de outros níveis de Governo, os quais possuem preocupações imediatas em termos de emprego e estabilidade social, especialmente em um cenário pós crise, e que não necessariamente estão alinhadas aos objetivos do Governo central, muito menos aos incentivos de mercado. Neste cenário, a atuação destes entes subnacionais contribuiu significativamente para viabilizar novos investimentos e a sustentação de prejuízos e dívidas crescentes, descoladas das condições de economia de mercado. 254. A influência do Governo sobre as empresas privadas parece mais reduzida, tendo em vista os dados de ociosidade, lucratividade e de endividamento destas empresas em comparação com suas contrapartes estatais. Contudo, como visto no caso da maior empresa privada de aço do país, não se pode afirmar que seja pouco significativa. A presença massiva do Estado no setor, no âmbito nacional ou subnacional, por meio de influência direta (propriedade direta pouco abaixo de 50% da produção nacional) ou indireta (por meio de Comitês do PCC, subsídios e outras práticas), atrai o setor privado para a órbita do Estado por motivos de sobrevivência ou, até mesmo, porque o alinhamento gera maiores oportunidades de crescimento, agravando as distorções no setor. 255. Mais recentemente, o 13º Plano Quinquenal (2015-2020) adotou um tom mais rigoroso nas suas diretrizes voltadas à diminuição das distorções observadas, inclusive proibindo governos locais e agências de aprovarem novos projetos e adições de capacidade instalada. Como visto, em 2016 e 2017 houve, efetivamente, uma redução da capacidade instalada líquida no país. Isto não obstante, além do nível de ociosidade ainda ser muito elevado, a maior parte das reduções de capacidade foi realizada por empresas privadas e, no setor público, lideradas por empresas de grande porte mais próximas do Governo central. Estas últimas, por seu turno, obedecem majoritariamente a metas pré-definidas em nível administrativo, que não necessariamente refletem uma alocação de recursos em que prevaleçam condições de economia de mercado. Por fim, não foram estes tipos de empresas que contribuíram mais decisivamente para as distorções evidenciadas, possuindo, em média, menor nível de ociosidade e melhor saúde financeira. 256. Assim, diante do exposto, em conformidade com a normativa brasileira de defesa comercial e com lastro na legislação multilateral, em especial o disposto no Artigo 15(a) do Protocolo de Acesso da China à OMC, conclui-se que no segmento produtivo do produto similar objeto da presente revisão não prevalecem condições de economia de mercado."



4.6.4 Setor têxtil

Em relação ao setor têxtil, a ANIP destacou que o 13º Plano Quinquenal inclui o "Textile industry development plan 2016-2020", que traz as diretrizes para o setor, incluindo segurança de fornecimento por meio de cooperação internacional.

Nos termos do referido plano, o governo da China pretende manter a média de crescimento anual da indústria em 6-7% com base em fundos governamentais, incentivos fiscais, subsídios financeiros e fornecimento de algodão de forma monitorada. Além disso, o plano também tem como meta o desenvolvimento de linhas de produção que reduziriam o custo de mão-de-obra, bem como a melhoria do mecanismo de formação de preços do algodão e a política de subsídios direcionada a este insumo.

De acordo com a Peticionária, a indústria de pneumáticos chinesa seria a principal consumidora de fios de nylon, sendo que a produção desse insumo teria sido incluída como preferencial na "Tire Industry Policy". A peticionária ressaltou ainda que, conforme teria sido exposto na investigação americana C-570-041, o Conselho de Estado teria requerido que a empresa Sinopec Bailing Co., uma das principais

fornecedoras de fios de nylon, promovesse a demanda de tal produto: "The information reasonably available to the petitioner indicates that the GOC's encouragement of tire fiber and tire cord distorts the Chinese market for these products. Among other things, the support tends to increase production and, therefore, supply. It also appears the Nylon Cord Fabric Industry, which consists of major nylon cord fabric producers including state-owned entities, sets prices for nylon cord in China. (...) The Department has previously found that the GOC's encouragement of nylon cord producers and efforts to control domestic prices result in the provision of nylon tire cord by SOEs for less than adequate remuneration. (...) In addition to nylon cord specifically being "encouraged," as noted above, SOEs such as Sinopec "dominate[]" the oil and petrochemical sector in China. Sinopec Baling Co. participates in the Nylon Cord Fabric Industry and is a major supplier of nylon cord. Sinopec Baling Co. has also been called upon by the State Council to implement policies to "promote the demand for cord fabric."

Com base na estrutura de custo do Grupo GITI, o tecido de nylon e de poliéster: representam [CONFIDENCIAL] % do custo de produção dos pneus de automóveis.

4.7 Das utilidades

Com base nas evidências trazidas aos autos sobre a influência do Governo da China no setor, em especial no fornecimento de energia elétrica e na produção de carvão, importante fonte de energia elétrica no país, foi analisada a possibilidade de que esta participação influencie preço da energia no país.

Uma das fontes utilizadas pela peticionária foi o documento da União Europeia On Significant Distortions in the Economy of the People's Republic of China for the Purposes of Trade Defence Investigations. No documento, a UE analisa dois pontos principais: preço e excesso de capacidade.

Em relação ao preço, foi afirmado que o National Development and Reform Commission - NDRC é responsável pela supervisão dos preços na China, inclusive daqueles incluídos pelo governo central no Catalogue of Pricing. Os de energia elétrica são regulados pela NDRC, que divulga os preços a serem aplicados por cada província. Consoante ao afirmado pela UE em seu documento, o relatório do G20 China's efforts to phase out and rationalise its inefficient fossil-fuel subsidies, de 2016, preparado pelo Fundo Monetário Internacional, Estados Unidos, Alemanha, Indonésia e coordenado pela OCDE, diz: China's energy market has historically been characterised by highly regulated production and retail prices, and a strong involvement of state-controlled companies in various stages of the supply chain. In the coal sector, the Shenhua Group is China's (and the world's) largest producer by volume, with an annual output exceeding 300 million tonnes. While it is less concentrated than in many OECD countries, China's thermal-coal industry is increasingly dominated by large state-owned actors. [...] For electricity, the NDRC and its regional counterparts set on-grid wholesale prices received by electricity generators administratively at the power plant or generating-equipment level. Retail electricity prices are set for each province and are regularly adjusted. More reforms are expected in 2017 that should progressively liberalise electricity tariffs at the wholesale level."



O documento da UE também faz referência ao excesso de capacidade de carvão, resultante de significativos subsídios à produção, diminuindo de forma considerável o preço do produto e a rentabilidade do setor. O mesmo documento cita passagem do 13º Plano Quinquenal sobre o problema: Though the coal industry has gone a long way, in the course of the development process some problems related the lack of coordination, imbalances, unsustainability have arisen. Coal production overcapacities: because of the impact of the economic slowdown, of the structural adjustment in the field of energy and other factors, the demand for coal has gone down, and the supply capacity has become excessive. [...] There are coal production overcapacities and the supply/demand ratio is severely imbalanced."

O excesso de capacidade também foi destacado pelo relatório do G20: In line with the goal of reducing excess capacity in certain sectors (e.g. coal mining and steel production), the Central Government is encouraging, and in some cases directing funding to, sub-national governments to cover social transfers and retraining or resettlement costs for unemployed fossil-fuel workers, primarily in coal mining."

Frisa-se, ainda, que a participação relativa de energia elétrica e carvão no custo de produção total do Grupo GITI é [CONFIDENCIAL]% e [CONFIDENCIAL] %, respectivamente. Cabe lembrar que os dados de custo reportados pelo grupo foram verificados, não tendo sido encontradas divergências, e o resultado foi divulgado no Relatório de Verificação in loco do Grupo GITI, de 1 de fevereiro de 2019, presente nos autos restritos da revisão de pneus conduzida pela autoridade competente.

O produtor/exportador GITI não se manifestou especificamente a respeito do alegado pela peticionária sobre utilidades, apenas afirmou não ter capacidade de explicar e defender toda e qualquer política industrial e programas governamentais chineses.

4.8 Das outras práticas distorcivas do mercado

Inicialmente, é importante notar que a concessão de subsídios, per se, não é o suficiente para caracterizar que não prevalecem, em determinado segmento produtivo, condições de economia de mercado. Com efeito, os Acordos da OMC estabelecem aqueles subsídios considerados proibidos e/ou acionáveis para fins de aplicação de medidas compensatórias, sem qualquer consideração a respeito da prevalência ou não de condições de economia de mercado naquele setor. Desde 1995, vários países onde indiscutivelmente prevalecem condições de economia de mercado foram afetados por medidas compensatórias impostas por outros Membros da OMC, como União Europeia (e países individuais como França, Itália, Bélgica e Alemanha), Estados Unidos, Canadá, Coreia do Sul, Emirados Árabes e o próprio Brasil (OMC).

No que tange especificamente à China, o próprio Protocolo de Acesso à OMC, no item (b) do Artigo 15, prevê que os termos e condições estabelecidos na China nem sempre podem ser utilizados como base para comparação adequada para apuração do montante de subsídios em termos do benefício auferido pelas empresas investigadas, o que também reflete a preocupação com as distorções provocadas pela presença do Estado chinês na economia, reflexo do sistema de economia planificada que marcou o desenvolvimento do país ao longo da segunda metade do século XX: b) Nos procedimentos regidos pelas disposições das partes II, III e V do Acordo SMC, quando se tratarem de subsídios descritos nos itens a), b), c) e d) do artigo 14 do referido Acordo, aplicar-se-ão as disposições pertinentes do mesmo; não obstante, se houver dificuldades especiais, o Membro da OMC importador poderá utilizar, para identificar e medir o benefício conferido pelo subsídio, metodologias que levem em conta a possibilidade de que os termos e condições prevalecentes na China nem sempre podem ser utilizados como bases de comparação adequadas. Para aplicar tais metodologias, sempre que factível, o Membro da OMC importador deverá proceder a ajustes desses termos e condições prevalecentes antes de considerar a utilização de termos e condições prevalecentes fora da China." (grifo nosso)



Logo, o próprio Protocolo reflete a preocupação dos Membros da OMC de que, para fins de comparabilidade, os benchmarks existentes na China não seriam adequados para apuração dos montantes de subsídios em termos do benefício conferido às empresas chinesas. Em um ambiente em que as empresas estatais predominam e as políticas estatais distorcem o mercado de forma profunda, mesmo agentes privados que seguiriam uma rationale de mercado acabam tendo sua atuação afetada pela influência das políticas e a concorrência com empresas estatais. Dessa forma, como já reconhecido pela jurisprudência da OMC em matéria de subsídios (AB Report - US - Definitive Anti-Dumping and Countervailing Duties on Certain Products from China, WT/DS379/AB/R, paras. 446-447), a existência de distorções significativas decorrentes da presença predominante do governo no mercado poderá justificar a não utilização de preços privados daquele como benchmark apropriado para fins apuração do montante de subsídios.

Nesse sentido, a variedade e o nível de subsidização, em conjunto com outras formas de intervenção governamental, poderão resultar em tamanho grau de distorção dos incentivos que, no limite, podem acabar fazendo com que deixe de prevalecer condições de economia de mercado em determinado segmento produtivo.

Neste sentido, a autoridade investigadora estadunidense defendeu, em seu Memorando sobre o status de não economia de mercado da China, apresentado pela peticionária, que: "The result of the government's intervention in the market through its lending policies and large subsidies has been extensive excess capacity in many industrial sectors, such as steel, aluminum, paper, and tires. The government continues to maintain price controls on various products and services such as pharmaceuticals, fertilizer, natural gas, and others." (grifo nosso)

Os EUA publicaram, em 16 março de 2018, decisão final referente a revisão administrativa de subsídios para pneus de automóveis (C-570-017 - Countervailing Duty Order on Certain Passenger Vehicle and Light Truck Tires From the People's Republic of China: Final Results of Countervailing Duty Administrative Review; 2014- 2015), em que são calculados os percentuais ad valorem para programas que teriam beneficiados empresas produtoras de pneus na China, entre elas o Grupo GITI. Além dos programas

citados pela peticionária em sua manifestação, também foram calculados percentuais para os programas Government Policy Lending (3,91%) e Export Buyers Credits (4,09%). O percentual ad valorem calculado para o Grupo GITI foi 20,68%. Destaca-se que o percentual ad valorem para a empresa Zhongce Rubber foi 119,46%, calculado com base na melhor informação disponível.

Além disso, os Estados Unidos da América publicaram, em setembro de 2018, resultados preliminares da revisão administrativa de antidumping para pneus de automóveis (A-570-016 Certain Passenger Vehicle and Light Truck Tires From the People's Republic of China: Preliminary Results of Antidumping Duty Administrative Review, Preliminary Determination of No Shipments, and Rescission, in Part; 2016-2017) em que considerou a China como país não economia de mercado, não tendo apresentando mais detalhes sobre a decisão.

Ademais, cabe salientar que, no Relatório de Verificação in loco do Grupo GITI sobre verificação conduzida referente à presente revisão de pneus de automóveis, houve destaque para subsídios recebidos pelo Governo Chinês: "Cabe ressaltar que nas notas explicativas das demonstrações financeiras, em relação ao item [CONFIDENCIAL], foram identificados valores referentes a subsídios do governo ("Government Grants"). Segundo informações citadas nas notas explicativas, esses valores se referiam aos seguintes itens: [CONFIDENCIAL] (prêmio para automação de proteção ambiental, em 2016), [CONFIDENCIAL] (projeto de reparação e renovação de máquinas de vulcanização, em 2017) e [CONFIDENCIAL] (prêmio de segurança de 2016, em 2017). Assim, os subsídios governamentais incluídos nos lucros ou prejuízos do período (2017) incluem a receita recebida no ano corrente, no valor de [CONFIDENCIAL] e o valor amortizado no ano corrente, de [CONFIDENCIAL] referente a subsídios governamentais relacionadas a ativos recebidos nos anos anteriores (Total de [CONFIDENCIAL]). As contas em que os valores dos subsídios foram lançados foram as [CONFIDENCIAL]."

Nessa toada, ressalta-se que a União Europeia também não concedeu, dentro da investigação de antidumping para pneus de ônibus e caminhões originários da China, tratamento de economia de mercado às exportadoras chinesas de pneumáticos que solicitaram tal tratamento, entre elas o Grupo GITI (única respondente do questionário do produto/exportador enviado pela autoridade investigadora brasileira para a revisão de pneus de automóveis e que pediu que fossem consideradas suas vendas no mercado interno e seu custo de produção).

Conforme consta no Commission Regulation (EU) 2018/683, um dos critérios que a GITI falhou em demonstrar foi o fato de não ter conseguido comprovar que o grupo não foi beneficiado por distorções significativas oriundas do sistema de não economia de mercado anterior. Segundo a UE, restaria comprovado, assim, que a GITI se beneficiou de regimes tributários diferenciados. Mesmo a empresa tendo se defendido, alegando que tais regimes foram insignificantes, a UE manteve sua decisão inicial.

Ainda de acordo com o relatório da UE, outro critério que o grupo GITI teria falhado em demonstrar diz respeito à comprovação de que as contas da GITI seriam auditadas por consultorias independentes e estariam em linha com os princípios contábeis internacionais. Nesse ponto, todavia, não foram encontrados elementos que pudessem corroborar o entendimento da UE, tendo como base a verificação in loco ocorrida no Grupo GITI. O resultado da verificação está formalizado no documento Relatório de Verificação in loco do Grupo GITI, de 1 de fevereiro de 2019, constante nos autos restritos desta revisão.

Com relação à alegação da peticionária sobre a resposta ao questionário sobre double-remedies da exportadora Zhaoqing Junhon Co., Ltd., que aparentemente disse receber subsídios para a obtenção de certas matérias-primas por valor inferior ao da remuneração adequada, informa-se que não foi encontrado o documento por meio do sítio eletrônico informado, não tendo a peticionária anexado aos autos do processo o documento citado.

Em que pese o fato de que as autoridades europeias e estadunidenses tenham seguido metodologias próprias para chegarem a suas respectivas conclusões nos casos anteriormente mencionados, não se pode desconsiderar o valor das decisões emanadas, principalmente no tocante à conclusão europeia de que o setor de pneumáticos não opera em economia de mercado.

Já sobre a manifestação da GITI referente ao fato de que "a China ter políticas e subsídios industriais não seria suficiente para alegar prima facie que certas empresas não operam de acordo com os princípios do mercado", registra-se que esse entendimento foi ressaltado no início do item 4.8: "é



importante notar que a concessão de subsídios, per se, não é o suficiente para caracterizar que não prevalecem, em determinado segmento produtivo, condições de economia de mercado".

4.9 Da indústria a jusante e fortalecimento do setor de pneumáticos

A peticionária ressaltou que o Governo chinês estabeleceu, em 2017, um novo catálogo listando as indústrias prioritárias, todas vinculadas ao desenvolvimento de novos materiais, mais ecológicos, bem como de tecnologia de ponta. Dentre aquelas listadas, está o setor automotivo, com incentivos para o desenvolvimento de carros mais ecológicos. Consequentemente, as partes dos automóveis como os pneus serão afetadas de forma direta.

Adicionalmente, o 12º plano quinquenal que promove ajustes estruturais em determinadas indústrias, aponta para o fortalecimento da indústria automobilística: "The 12th Five Year Plan integrates both short-term control policies and long-term development priorities. It coordinates policies on government spending, currency, investment, industry, and land use. Overall goals include continued modernization, improving industrial structure, smarter use of raw materials, improving the environment, and creating jobs. The 12th Five Year Plan promotes structural adjustment in certain industries: The automobile industry should strengthen R&D related to complete vehicles, promote the "indigenization" of technologies for key parts, and improve technologies related to energy conservation, environmental protection, and safety."

Conforme o relatório da UE 72, o 13º Plano Quinquenal (referente aos anos 2016 a 2020) estabelece o "Belt and Road Initiative" que estimula outros setores que estão ligados à indústria pneumática seja a montante (insumos) ou a jusante (automotivos).

Além do setor de aço, que é altamente subsidiado e fornece como matéria-prima ao setor de pneumático as estruturas metálicas, há ainda incentivos aos setores de transporte e automóveis, setores usuários de pneumáticos: "Em pesquisa realizada pelo Congresso dos EUA mostra-se como o setor automotivo é estratégico para o governo chinês e faz parte dos planos quinquenais desde 1986. O estudo ressalta que o incentivo ao setor foi traduzido em ações de apoio e incentivo a pesquisa e desenvolvimento. Essa política cobre, inclusive, partes de automóveis, que incluem pneus. The Chinese government has an ambitious plan to transform its auto manufacturing sector, which was designated a national "pillar industry" in China's Seventh Five-Year Plan in 1986. In 1994, the "Formal Policy on Development of Automotive Industry" was issued by the State Council to further advance the industry, while imposing tariffs to restrict imports. Stewart and Stewart, a Washington law firm that often represents U.S. manufacturers intrade cases, claims that the 11th Five-Year Plan (2006-2010) targeted specific components for priority support and provided an estimated RMB 4.7 billion (about \$760 million) to support research and development for energy efficient vehicles, allegedly through reduced corporate income tax rates, subsidized export credits, and concessional financing by state-owned banks. In 2009, the Chinese government's "Automotive Industry Restructuring and Revitalization Plan" sought to boost domestic vehicle consumption and set as a target the expansion of indigenous vehicle and parts production, especially of hybrid and electric cars. In its 12th Five-Year Plan (2011-2015), China laid out three major steps to further build up the auto assembly and parts industry: □ consolidation of the currently fragmented industry, which would reduce the number of auto making and auto parts firms and, in so doing, could create economies of scale, reduce manufacturing costs, and raise the industry's international competitiveness; □ emphasis on bolstering research and development for key auto parts, which could enhance Chinese-owned firms' innovation and productivity and help raise the quality of Chinese-made vehicles and parts; and □ incentives for production and sale of energy-saving vehicles, which could help reduce dependence on imported oil, cut emissions, and usher in a significant rise in technological knowledge that would benefit the indigenous vehicle sector. (grifo da ANIP)."



Em complemento aos investimentos na indústria automobilística, observam-se esforços do setor de pneumáticos para desenvolver fabricantes maiores e mais competitivos, como parte de uma estratégia governamental. Neste sentido, as publicações de David Shaw, um dos redatores do Tire Industry Research, ressaltadas pela peticionária, noticiaram os planos do governo Chinês de desenvolver o setor de pneumáticos: "I am sure we are watching China's government develop a strategic plan to create larger tire makers, with stronger management and exploiting Western marketing skills and technologies. As that plan comes to fruition, I think it almost inevitable that history will repeat itself and international tire makers will gradually find themselves squeezed out of the Chinese manufacturing space. We continue to note the

consolidation of the industry. This is partly a government initiative. Both local and national governments have identified their top tire makers and are 'encouraging' those leading companies to take over failing companies through combinations of sticks and carrots. (...) On the one hand, government is directing larger players to take over failing businesses. They do not want to do this, because the failing companies have bad equipment, bad working practices and less good products. On the other, there are also carrots in the form of grants and land concessions to help these emerging groups to build brand new factories. We believe these sticks and carrots were the subject of the discussions we reported between senior officials and tire makers over the Summer of 2017. As we have been predicting for at least two years, the early part of 2018 is proving to be the beginning of a substantial wave of consolidation across China's tire industry. This wave is being catalysed by government action in calling in loans and introducing high charges for power, water and other essentials to companies that do not meet various government criteria. (...). The long game in China's tire industry is to eliminate the out-dated capacity; reduce the number of tire makers to well under 100, and ensure those that survive grow much bigger. Many of those that survive will be State-owned enterprises.

A peticionária apontou ainda que, de acordo com a Tyre Press, em 2016, foram produzidos em torno de 600 milhões de unidades pneus no país, muitos deles pneus para automóveis de passageiros. Já em 2017, estimou-se que foram produzidas 960 milhões de unidades de pneus no país. De acordo com relatório da International Trade Commission dos Estados Unidos em análise de caso similar ao presente, que se encerrou em 10 de agosto de 2015, com a condenação de produtores/exportadores chineses por práticas de dumping e subsídios, em 2014, aproximadamente 150 empresas foram identificadas como produtoras de pneus na China, sendo que 80 delas se identificaram como produtoras de pneus para automóveis de passageiros e "light trucks" ("PVLT"), com operações em 90 localidades. O relatório destaca que, de acordo com dados públicos da China Rubber Industry Association ("CRIA"), em 2014 a produção de PVLT na China foi estimada em 399 milhões de pneus, e as projeções para 2015 indicavam a produção de 418 milhões de PVLT em 2015. O relatório ainda conclui: "The largest Chinese tire producers include Hangzhou Zhongce Rubber Co. Ltd. ("Zhongce Rubber"), Giti Tire, Pte. Ltd. ("Giti"), Triangle Group Co., Ltd., Shandong, China ("Triangle Group"), and Shandong Linglong Rubber Co., Ltd. ("Shandong Linglong"). Zhongce Rubber ranks tenth globally, with about \$5 billion in tire sales in 2013, and operates two PVLT tire plants at Hangzhou, Zhejiang and Jintan, Jiangzhou.[...] According to industry press cited by the petitioner, Triangle Group, GuanzhouFengli Tire & Rubber, and Himaxer Tire are also planning to open new production facilities in the future. Other changes in operations reported in foreign producers' questionnaire responses include fifteen firms reported expansions or planned expansions; five firms reported relocating or plans to relocate; three firms reported involvement in acquisitions (...)."



4.10 Da Conclusão sobre os elementos constantes nos autos do processo acerca da prevalência de condições de economia de mercado no segmento produtivo de pneumáticos chinês

Com base no exposto, em conformidade com a normativa brasileira de defesa comercial e com lastro na legislação multilateral, em especial o disposto no Artigo 15(a) do Protocolo de Acesso da China à OMC, conclui-se não ser possível descartar a hipótese de que, no setor de pneumáticos chinês, não prevalecem condições de economia de mercado, à luz da alteração do ônus da prova referida no item 2 deste Anexo.

Espera-se aprofundar a análise dos elementos juntados aos autos do processo, bem como analisar manifestações e elementos de prova adicionais fornecidos pelas partes interessadas para que seja possível alcançar uma decisão final a respeito da prevalência ou não de condições de economia de mercado no segmento produtivo de pneumáticos chinês.

Para fins de determinação final, a utilização dos dados fornecidos pelo Grupo GITI para apuração do seu valor normal dependerá da decisão a ser proferida pela autoridade competente. Caso se entenda que não prevalecem condições de economia de mercado no segmento produtivo de pneus de automóveis, com base no inciso IV do art. 15 do Decreto nº 8.058, de 2013, o valor normal será apurado a partir dos elementos de prova apresentados nos autos até o final da fase probatória deste processo. A decisão final acerca da prevalência ou não de condições de economia de mercado, adotada considerando os elementos de provas apresentados nos autos até o final da fase probatória deste processo, encontra-se nos itens 5.2.1 a 5.2.3 do Anexo I.