

37. Tendo em vista os prazos processuais e a sobrecarga de trabalho atual do DECOM, houve a necessidade de prorrogar a revisão, o que foi feito por meio da Circular Secex nº 30, de 25 de abril de 2025, publicada no DOU em 29 de abril de 2025.

38. Considerando que a Nota Técnica foi divulgada em 08 de outubro de 2025, isto é, 02 dias depois do prazo inicialmente estimado, o encerramento do prazo para apresentação das manifestações finais pelas partes interessadas e encerramento da fase de instrução do processo se deu em 30 de outubro de 2025.

2.10. Do encerramento da fase de instrução

2.10.1. Do encerramento da fase probatória

39. 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 15 de agosto de 2025, ou seja, 120 dias após a publicação da Circular que divulgou os prazos da revisão.

2.10.2. Da divulgação dos fatos essenciais sob julgamento

40. Com base no art. 61 do Decreto nº 8.058, de 2013, foi disponibilizada às partes interessadas, em 08 de outubro de 2025, a Nota Técnica SEI nº 2188/2025/MDIC contendo os fatos essenciais sob julgamento que embasariam esta determinação final, conforme o art. 63 do mesmo Decreto.

2.10.3. Das manifestações finais

41. Conforme descrito no item 2.9, pelo fato de a Nota Técnica de fatos essenciais ter sido divulgada dois dias após a data prevista, o prazo estabelecido no parágrafo único do art. 62 do Decreto nº 8.058, de 2013, foi igualmente prorrogado, de forma que a data para as manifestações finais e para o encerramento da fase de instrução do processo encerrou-se em 30 de outubro de 2025, portanto, 20 dias após a expedição da Nota Técnica referida.

42. No transcurso do mencionado prazo, a peticionária apresentou manifestações a respeito da Nota Técnica e dos elementos de fato e de direito que dela constam. Os pontos abordados foram incorporados aos itens correlatos deste documento.

3. DO PRODUTO E DA SIMILARIDADE

3.1. Do produto objeto do direito antidumping

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

44. Esclarece-se que, para fins da presente análise, o conceito de motocicleta inclui motos, motonetas, ciclomoteres, scooters ou qualquer outro veículo cujas características do pneu se incluam na descrição apresentada anteriormente.

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

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

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

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

a) banda de rodagem: parte do pneu constituída de elastômeros, forma e desenho específico, que tem a função de entrar em contato com o solo e visa, entre outros fatores, à aderência do pneu: (i) desenho da banda de rodagem - disposição geométrica, com forma e dimensão dos sulcos, definida de acordo com a aplicação específica do pneu; (ii) sulcos - cavidades na superfície da banda de rodagem, dispostas em forma longitudinal e transversal;

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

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

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

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

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

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

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

a) quanto ao suporte: pneu sem câmara - projetado para uso sem câmara de ar; e pneu com câmara - projetado para uso com câmara de ar;

b) quanto à categoria de utilização: pneu normal - projetado para uso em estradas pavimentadas; pneu reforçado - com carcaça mais resistente do que a de um pneu normal equivalente, podendo suportar mais carga; pneu para uso misto - próprio para utilização em veículos que trafegam alternadamente em estradas pavimentadas ou não pavimentadas; e pneu para uso fora de estrada - com banda de rodagem especial para utilização fora de rodovias públicas.

c) quanto à construção ou estrutura: pneu diagonal - apresenta os cabos das lonas estendidos até os talões e orientados de maneira a formar ângulos alternados, sensivelmente inferiores a 90 graus em relação à linha mediana da banda de rodagem; e pneu radial - constituído de uma ou mais lonas cujos fios estão dispostos de talão a talão e colocados aproximadamente a 90 graus em relação à linha mediana da banda de rodagem, sendo essa estrutura estabilizada de modo circunferencial por duas ou mais lonas inextensíveis.

d) quanto ao desenho da banda de rodagem: simétrico - apresenta similaridade de escultura em relação ao eixo longitudinal; assimétrico - não apresenta similaridade de escultura em relação ao eixo longitudinal, vinculando-se a estrutura de carcaça específica ou não; e com sentido de rotação - desenho concebido para único sentido de rotação, vinculado a estrutura de carcaça específica ou não.

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

a) marca e identificação do fabricante;

b) designação da dimensão do pneu, que segue o padrão abaixo: (a) / (b) (c) (d) (e) (f) 100 / 90 - 15 Reinf70 R:

a - Largura Nominal da Seção: expressa em milímetros;

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

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

d - Diâmetro Nominal do Aro: expresso em polegadas;

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

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

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

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

d) país de fabricação;

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

f) indicação "SEM CÂMARA" ou "TUBELESS", quando se tratar de pneu projetado para uso sem câmara.

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

a) RS - Rim size, corresponde à relação nominal de aspecto;

b) PR - Ply rating, corresponde ao índice de carga;

c) LSR - Load speed rating, corresponde ao código de velocidade;

d) OD - Overall diameter, corresponde ao diâmetro nominal do aro;

e) SW - Section width, corresponde à largura nominal da seção; e

f) TD - Tread depth, corresponde à altura da seção.

52. As principais funções desempenhadas pelos pneus são:

a) Suportar estática e dinamicamente a carga;

b) Assegurar a transmissão da força do motor;

c) Assegurar a dirigibilidade;

d) Assegurar a frenagem do veículo; e

e) Garantir a estabilidade e a aderência.

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

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

a) ETRTO - European Tyre and Rim Technical Organisation - Standards (Manual Profissional - Comunidade Europeia);

b) JATMA - Japan Automobile Tire Manufacturers Association, Inc. (Manual Profissional - Ásia); e

c) TRA - Tire and Rim Association, Inc. (Estados Unidos da América).

55. Frise-se que a fabricação e a distribuição de pneus devem observar as limitações de cunho ambiental apostas por meio da Resolução Conama nº 416/2009.

56. No que concerne aos canais de distribuição, aparentemente os pneus das origens investigadas são vendidos para montadoras de equipamentos e empresas de varejo/reposição.

3.2. Do produto fabricado no Brasil

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.3. Da classificação e do tratamento tarifário

63. Segundo a Nomenclatura Comum do MERCOSUL (NCM), o produto objeto da investigação classifica-se no subitem 4011.40.00 da NCM, tendo a alíquota do Imposto de Importação do referido subitem tarifário, apresentado o seguinte comportamento no período de análise da subinação ou retomada do dano à indústria doméstica (abril de 2019 a março de 2024):

a) P1 (Abril de 2019 a março de 2020): alíquota de 16%;

