

132. A ANIP igualmente destacou que a estrutura de governança nas grandes empresas chinesas, incluindo estatais e privadas do setor de pneumáticos, estaria sujeita a fortes intervenções do Partido Comunista da China (PCC). Executivos dessas empresas deveriam incluir membros do PCC em cargos de alta gerência, com a presença obrigatória de comitês partidários, especialmente em setores estratégicos, como o setor de pneumáticos.

133. A ANIP apontou que, em investigações recentes conduzidas pelo DECOM, foi reconhecido que o setor de pneumáticos na China não operaria sob condições típicas de uma economia de mercado. Esse entendimento foi estabelecido em casos anteriores, como os de pneus de carga e de passeio, detalhados na Portaria SECINT nº 505/2019, que sustentou que a atuação do setor seria fortemente influenciada pelo Estado chinês.

134. Além disso, na revisão de final de período que prorrogou o direito antidumping sobre importações de pneus agrícolas originários da China, a ANIP ressaltou que o DECOM teria reafirmado que o setor de pneumáticos chinês não operaria em condições de economia de mercado. Esse entendimento também foi reiterado na recente abertura de revisão de pneus de passeio, consolidando a avaliação de que a influência estatal sobre o setor de pneumáticos impediria o reconhecimento de práticas de economia de mercado.

135. Em resposta às solicitações de informações complementares sobre a caracterização do setor produtivo de pneus de moto da China como economia não de mercado, a petição apresentava as seguintes informações resumidas sobre o assunto.

136. A petição salientou que, a partir de 1978, a China teria iniciado um processo de liberalização econômica, conhecido como Reform and Opening Up, que resultou em uma economia de estrutura dual, na qual o governo estimula mecanismos de mercado em determinados setores, enquanto mantém controle direto em indústrias estratégicas, como a de pneumáticos e a petroquímica (em que o setor de pneus também estaria inserido à jusante). A gestão seria exercida por um Conselho de Estado que seguiria as diretrizes do Partido Comunista Chinês, que possui o monopólio do poder e seria responsável pelas decisões mais importantes relacionadas aos aspectos políticos, econômicos, civis e às relações exteriores. A intervenção do Estado nos setores econômicos ocorreria por meio do estabelecimento e implementação de planos nacionais, entre os quais se destacariam os Planos Quinquenais, e planos setoriais, incluindo, no caso do setor de pneumáticos, a Tire Industry Policy, que permitiriam relevante controle estatal para direcionamento do desenvolvimento econômico.

137. No tocante aos mais recentes planos nacionais, a petição afirmou que destacaram-se as seguintes:

a) 14º Plano Quinquenal (2021-2025): manteria as diretrizes do 13º Plano Quinquenal, consolidando as estratégias para as indústrias petroquímica, química e outras indústrias relevantes, tratadas de forma conjunta como "indústrias de matérias-primas" e estabelece a prioridade da transformação e atualização da indústria química (insumo para a produção de pneus);

b) 13º Plano Petroquímico (2016) e 14º Plano de Matérias-Primas (2021): incluiria metas específicas para a modernização da produção e controle estatal sobre a capacidade produtiva nas indústrias estratégicas, incluindo as indústrias de matérias-primas, que impactam o setor de pneus;

c) Made in China 2025: visaria transformar a China em uma potência mundial em manufatura, focando em inovação, qualidade, eficiência e sustentabilidade, principalmente por meio da adoção de tecnologias avançadas;

d) Catalogue of Industries for Guiding Foreign Investment: orientaria os investimentos estrangeiros no país, classificando as indústrias em "Encouraged" (Incentivadas), "Restricted" (Restritas) e "Prohibited" (Proibidas), a fim de direcionar os investimentos estrangeiros para setores considerados estratégicos e limitar ou proibir investimentos em áreas sensíveis. No contexto da indústria de pneus, o catálogo define as diretrizes para a entrada de capital estrangeiro e promove investimentos que possam contribuir para a modernização, inovação tecnológica e sustentabilidade do setor.

138. No que diz respeito aos planos nacionais direcionados especificamente ao setor de pneus, a petição sublinhou a Tire Industry Policy, divulgada em setembro de 2010 pelo governo central da China no âmbito do Adjustment and Revitalization Plan of Petrochemical Industry. A Tire Industry Policy determina uma série de diretrizes a serem seguidas pelos produtores chineses de pneus, com o objetivo de promover o ajuste estrutural da indústria e torná-la mais forte, por meio de financiamentos de créditos, incentivos fiscais, fornecimento de terras e gerenciamento de investimentos.

139. Entre as várias medidas de intervenção previstas na política, destacaram-se as seguintes:

a) Regulação da Conduta Empresarial: o Artigo 4 estabelece elevado grau de controle sobre a conduta empresarial no setor de pneus, regulando a produção, distribuição e consumo, e criando sistema de recall de pneus;

b) Escalas Mínimas de Produção: o Artigo 23 determina escalas mínimas para unidades industriais, como fábricas de pneus para automóveis e caminhões leves (6 milhões de unidades por ano) e plantas de pneus para caminhões pesados (1,2 milhão de unidades por ano);

c) Investimentos Estrangeiros: o Artigo 37 estabelece que projetos de pneus com investimentos estrangeiros superiores a US\$ 300 milhões devem ser aprovados por autoridades nacionais; e

d) Investimentos no Exterior: o Artigo 36 encoraja empresas chinesas a investirem no exterior, a fim de promover a internacionalização das empresas chinesas de pneus e a expansão das suas operações globais. Exemplos de implementação do artigo 36 da Tire Industry Policy incluem: (i) lançamento de novo projeto da Linglong Tire na Sérvia, em abril de 2019, com capacidade de 13,6 milhões de unidades e receita prevista de US\$ 600 milhões; (ii) aquisição, pela Qingdao Doublestar, empresa produtora/exportadora de pneus de moto, de 45% das ações da sul-coreana Kumho Tire Co. Inc., em julho de 2018, por meio de operação estimada em US\$ 607 milhões; (iii) novo escritório de vendas da Prinx Chengshan Tire Co. Ltd. nos Estados Unidos, para fomentar o lançamento de novos pneus; e (iv) construção de nova planta da Triangle Tire nos EUA, com investimento de US\$ 580 milhões.

140. Apesar de a publicação da Tire Policy ser de 2010, a petição salientou que não haveria elementos que indicassem que essa política teria sido descontinuada, permanecendo em vigor desde então. Importa destacar que se trataria de uma política industrial voltada para os produtores de pneus, cujo objetivo seria alavancar a indústria de pneus, bem como o desenvolvimento da indústria petroquímica e a criação de vantagem competitiva, incentivando inclusive o desenvolvimento dos insumos produtivos (borracha sintética, borracha natural, negro de carbono e reforço metálico). Ademais, a 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.

141. A fim de atender às determinações dos planos e políticas para os setores estratégicos, como o setor de pneumáticos, a petição destacou que o governo chinês controlaria amplamente todos os meios de produção relacionados a esses setores, o que inclusive, de acordo com a petição, já teria sido reconhecido pelo DECOM em outros casos recentes relacionados ao setor de pneus.

142. No que diz respeito ao uso e propriedade da terra, foi destacado que a terra na China seria de propriedade estatal. Ainda, a Tire Industry Policy estimularia o uso da terra para o setor de pneumáticos. Isso foi constatado em investigações de subsídios nos EUA e União Europeia, tendo as produtoras/exportadoras usufruído de benefícios decorrentes do uso da propriedade. A petição destacou que, no Brasil, o DECOM já havia reconhecido, na revisão do direito antidumping aplicado às importações brasileiras de pneus de automóveis, a influência da Tire Industry Policy no fornecimento de terras às produtoras/exportadoras de pneus.

A NT DECOM nº 9, 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 "recursos 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 nontransparent 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.

143. Com relação à mão de obra, de acordo com a petição, também seria controlada pelo Estado chinês, que determinaria os salários e limitaria a liberdade dos trabalhadores para barganhar melhores condições de trabalho, especialmente em razão do controle sindical pelo Partido Comunista Chinês (PCC). Além disso, o sistema Hukou, que classifica os cidadãos como residentes rurais ou urbanos, também contribuiria para a distorção do custo de mão-de-obra, tornando a contratação de trabalhadores mais barata para as indústrias chinesas. A petição mencionou a Portaria SECINT nº 505: "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". Desta forma, verificar-se-ia que os salários e custos dos produtores e exportadores chineses também estariam afetados pela interferência do Estado na economia, segundo a petição.

144. A respeito de matérias-primas, verificar-se-ia, segundo a petição, que a produção dos principais insumos para a fabricação de pneus de motos na China também seria controlada pelo governo. A China seria uma das maiores produtoras de borracha natural, mas não seria autossuficiente, importando cerca de 50% da borracha consumida no país. O governo chinês adotaria políticas para controlar o preço da borracha, tanto produzida domesticamente quanto importada, como por meio da construção de uma plataforma eletrônica para comercialização pela Hainan Rubber Exchange e da redução do Imposto de Importação sobre a borracha natural.

145. No tocante à borracha sintética, as indústrias petroquímica e química seriam consideradas pilares da economia chinesa, recebendo incentivos financeiros e fiscais, incluindo o fornecimento de gás a preços regulados. O governo chinês implementaria planos quinquenais para controlar a sobre capacidade e promover a exportação de excedentes desses setores e importantes estatais chineses do setor petroquímico, como a Sinopec e PetroChina teriam recebido subsídios significativos, o que influenciaria no preço dos insumos fornecidos ao setor de pneus.

146. Com relação ao negro de fumo, o segmento também seria apoiado por planos quinquenais e políticas industriais, com produção significativa proveniente de empresas estatais. O governo chinês controlaria o preço do carvão, influenciando diretamente o custo do negro de fumo.

147. No tocante ao reforço metálico, verificar-se-ia que o setor siderúrgico seria altamente subsidiado e controlado pelo governo chinês, com incentivos para a exploração de minérios e a produção de metais não ferrosos.

148. Apesar de não considerar tais elementos como determinantes para as conclusões sobre a prevalência de condições de mercado no setor de pneumáticos, a petição salientou que o DECOM teria concluído, em 2019, na revisão do direito antidumping de pneus de automóveis que: "não se pode descartar a hipótese de algumas matérias-primas principais que compõem o custo de produção estarem distorcidas pela interferência governamental".

149. No que tange a utilidades, a Comissão Nacional de Desenvolvimento e Reforma (NDRC), de acordo com a petição, seria ligada ao Conselho de Estado no governo central e seria a agência responsável pela edição de políticas para as indústrias chinesas, elaborando os planos industriais com sugestões do Comitê Central do Partido Comunista e os governos provinciais e municipais, bem como de outras entidades governamentais. Seria também responsável pela fixação de preços para energia elétrica e outros insumos relevantes, que afetariam todos os demais preços na economia.

150. Com relação à indústria a jusante, os planos quinquenais e setoriais, de acordo com a petição, incentivariam o fortalecimento do setor automotivo e a intervenção no setor para tanto. Dessa forma, a petição salientou que o DECOM já teria concluído, em 2019, na revisão do direito antidumping aplicado a pneus de automóveis, que "entende-se não poder se descartar a hipótese de que os estímulos conferidos à cadeia à jusante, bem como ao fortalecimento do setor de pneumáticos, podem provocar distorções no setor de pneus de automóveis".

151. Sobre o excesso de capacidade instalada e fragmentação produtiva do setor pneumático, segundo a petição, o DECOM já teria reconhecido, na revisão do direito antidumping aplicado a pneus de automóveis, que:

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. (...) O estudo apresentado pela petição constata ainda que o problema da sobre capacidade 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. (...) Ressalte-se, ainda, que questão da sobre capacidade 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 petição 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." A esse respeito, a autoridade concluiu que "[e]sses elementos reforçam o diagnóstico de sobre capacidade e fragmentação da indústria de pneus na China, explicitado, inclusive, pelas próprias políticas governamentais. Esse diagnóstico, por sua vez, constitui indicio 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".

152. A respeito do sistema financeiro chinês, a petição alega que seria predominantemente controlado pelo governo, com bancos estatais desempenhando papel crucial na implementação das políticas industriais do Estado. O controle do governo sobre os bancos permitiria a concessão de empréstimos preferenciais e subsídios a setores estratégicos, incluindo a indústria de pneumáticos. Além disso, a Tire Industry Policy elencaria política financeira específica para o setor de pneumáticos, comprovando a existência de tratamento preferencial do sistema bancário chinês para o setor, fato que ficou comprovado nas investigações dos EUA e União Europeia, em que se verificaram montantes de subsídios às empresas ligadas a essa política.

153. De acordo com a petição, o DECOM, em 2019, na revisão do direito antidumping de pneus de automóveis, teria concluído que: "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

