

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".

201. 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".

202. 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.

203. Ademais, 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 proposta de intervenção profunda do Estado sobre o funcionamento do setor.

204. Dessa forma, observa-se que a Tire Industry Policy continua sendo instrumento fundamental para se entender a importância dada pelo governo chinês ao setor de pneus de seu país, e o seu papel no desenvolvimento do setor, implicando em distorções na alocação dos fatores de produção por meio da intervenção estatal.

205. Insta comentar igualmente que diversas empresas estatais têm, em seus conselhos gestores, muitos funcionários que filiados ao PCC. Conforme relatado pela peticionária, grandes empresas chinesas seriam obrigadas a indicar membros do Partido Comunista para os cargos mais altos e a conter um Comitê formado por tais membros. A influência do PCC no setor de pneus chinês seria percebida em empresas do setor como o Grupo Zhongce, Shandong LuHe Group General Co., e Tianjin Wanda Tires Group Ltd.

206. Outra forma de influência do governo chinês no setor de pneus se dá por meio da concessão de subsídios governamentais, que tem papel relevante na concretização das diretrizes traçadas planos governamentais. Sobre isso, a peticionária mencionou que produtoras de pneus na China, como Sailun Group, Cheng Shin Rubber e Kenda Rubber tem recebido subsídios do governo.

207. Por todo o exposto, corroborando entendimento já consolidado em análises investigações/revisões anteriores conduzidas pela autoridade investigadora brasileira, o conjunto probatório acostado aos autos continuam a indicar que há intervenções estatais relevantes no setor de pneumáticos, gerando distorções importantes na alocação dos fatores de produção e dos preços praticados nesse setor.

5.1.2.1.4. Da conclusão sobre a análise da prevalência de condições de economia de mercado no segmento de pneumáticos da China para apuração do valor normal

208. A conclusão deste documento a respeito do tratamento do setor de pneumáticos chinês, para fins de início de revisão, partiu dos seguintes fatos, os quais foram considerados comprovados por meio das evidências analisadas anteriormente: i) não houve alteração nas políticas chinesas que levaram à conclusão pela não prevalência de condições de economia de mercado no setor de pneumáticos conforme previamente avaliados pelo DECOM; ii) a Tire Policy Industry continua a direcionar a atuação do governo chinês de forma a beneficiar as empresas envolvidas na produção de pneus no país; iii) o setor de pneus de motos, é favorecido pelo arcabouço normativo voltado para o setor e pela estrutura financeira e de mercado de trabalho na China.

209. 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, e em linha com os entendimentos anteriores deste DECOM sobre o setor de pneumáticos na China, conclui-se que no segmento produtivo do produto objeto da presente revisão não prevalecem condições de economia de mercado. Dessa forma, será utilizado, para fins de apuração do valor normal ao início desta revisão com vistas à determinação de probabilidade de retomada da prática de dumping, metodologia alternativa que não se baseie em uma comparação estrita com os preços ou os custos domésticos chineses. Serão observadas, portanto, as disposições dos arts. 15, 16 e 17 do Decreto nº 8.058, de 2013, que regulam o tratamento alternativo àquele previsto nos arts. 8º a 14 para fins de apuração do valor normal.

210. Dado que se fez necessário selecionar terceiro país substituto, abriu-se às partes interessadas as possibilidades de manifestação quanto à escolha ou de sugestão de país alternativo, nos termos do §3º do art. 15 do Decreto nº 8.058, de 2013, dentro do prazo improrrogável de setenta dias contado da data de início da investigação. Não houve manifestações referentes ao tema.

211. Registra-se igualmente que as partes interessadas puderam se manifestar a respeito da conclusão chegada para fins de início de revisão de que o setor de pneus de moto da China não operaria em condições de economia de mercado. Da mesma forma, não houve manifestações referentes àquela conclusão.

5.1.2.2. Do valor normal da China

212. À luz das condições de operação e funcionamento do setor pneumático, considerou-se, para fins do início desta revisão, que no setor produtivo chinês de pneus de moto não prevalecem condições de economia de mercado, conforme descrito no item anterior.

213. A apuração do valor normal levou em conta, então, previsão contida no inciso II do art. 15 do Decreto nº 8.058/2013, ou seja, no caso de setor que não seja considerado economia de mercado, o valor normal será determinado com base no valor construído do produto similar em um país substituto. Assim, a peticionária sugeriu a Tailândia como país substituto.

214. A peticionária justificou a escolha da Tailândia como terceiro país de economia de mercado alegando que esse país: a) também é objeto do presente processo de revisão de final de período, nos termos do art. 15, §2º, do Decreto nº 8.058/2013; b) há similaridade entre o produto objeto da revisão e o produto similar vendido no mercado interno ou exportado pelo país substituto; e c) na última revisão antidumping, foi adotado pelo DECOM para apuração do valor normal da China e do Vietnã, o preço do pneu de motocicleta construído para a Tailândia.

215. Assim, a construção do valor normal baseou-se na mesma metodologia utilizada para estimar o valor normal construído para a Tailândia. Isto é, custo de produção acrescido de razoável montante a título de despesas gerais, administrativas, comerciais e lucro. Por economia processual, não será detalhada novamente a metodologia do valor normal construído. A esse respeito, faz-se remissão ao item 5.1.1.1 deste documento.

216. Com base nos dados apresentados e na metodologia proposta para fins de início de revisão, conforme detalhado no item 5.1.1.1 mencionado, apurou-se o valor normal construído para a China, na condição delivered na Tailândia, conforme a seguir:

Valor normal construído do pneu de motocicletas
[CONFIDENCIAL]

	US\$/kg
1. Materiais	[CONF.]
Borracha Sintética	[CONF.]
Borracha Natural	[CONF.]
Negro de Carbono	[CONF.]
Arames	[CONF.]
Tecidos	[CONF.]
Químicos e Out	[CONF.]
2. Utilidades	[CONF.]
Energia Elétrica	[CONF.]
Gás Natural	[CONF.]
3. MDO (CV e CF)	[CONF.]
- MDO Direta	[CONF.]
- MDO Indireta	[CONF.]
4. Outros Custos Variáveis	[CONF.]
5. Custos Fixos (excl MDO e Depreciação)	[CONF.]
6. Custo de Fabricação	[RESTRITO]
7. Desp Operacionais + Depreciação	[RESTRITO]
8. Lucro Operacional	[RESTRITO]
9. Valor Normal Construído	[RESTRITO]

217. Assim, para fins de início da revisão, o valor normal apurado para a China correspondeu a US\$ [RESTRITO]/kg ([RESTRITO] por quilograma), na condição delivered.

5.1.2.3. Do valor normal internado no mercado brasileiro

218. Com vistas a determinar a probabilidade de retomada do dumping, buscou-se internalizar o valor normal da China no mercado brasileiro, para viabilizar sua comparação com o preço médio de venda do produto similar doméstico no mesmo mercado, uma vez que o volume de exportações da China para o Brasil foi considerado insignificante no período de análise da continuação/retomada do dumping.

219. Ao valor normal construído na condição delivered foram adicionados valores referentes a despesas de exportação, obtidas por meio da plataforma Doing Business; frete e seguro internacional, considerando os dados de importações da RFB de P5 desta revisão; o Imposto de Importação, considerando a aplicação da alíquota de 14,4% sobre o preço CIF; o AFRMM calculado aplicando-se o percentual de 8% sobre o valor do frete internacional, e despesas de internação, apuradas aplicando-se o percentual de 3,5% sobre o valor CIF, mesmo percentual considerado na última revisão de final de período.

220. A conversão do preço CIF em dólares estadunidenses para reais foi realizada utilizando-se a taxa de câmbio média do período de investigação de continuação/retomada de dumping, obtida com base nas taxas de câmbio diárias oficiais publicadas pelo Banco Central do Brasil (taxa média de câmbio BRL-US\$ de R\$4,93/US\$1,00). Dessa forma, para fins de início da revisão, obteve-se, o valor normal construído na condição CIF, internalizado no mercado brasileiro, apresentado na tabela a seguir:

Valor Normal Internalizado no Mercado Brasileiro - China
[RESTRITO]

	US\$/kg
(A) Preço delivered de venda do produto no mercado do país exportador	[RESTRITO]
(B) Frete interno no país exportador	[RESTRITO]
(C) Despesas de Exportação	[RESTRITO]
(D) Preço FOB (A+B+C)	[RESTRITO]
(E) Frete e Seguro Internacional	[RESTRITO]
(F) Preço CIF (D+E)	[RESTRITO]
(G) Imposto de Importação (14,4% sb CIF)	[RESTRITO]
(H) AFRMM (8% s/ frete marítimo)	[RESTRITO]
(I) Despesas de Internação	[RESTRITO]
(J) Preço CIF Internado (F+G+H+I)	[RESTRITO]
Taxa média de câmbio no período P5	[RESTRITO]
Preço CIF Internado (R\$/kg)	[RESTRITO]

221. Desse modo, para fins de início desta revisão, apurou-se o valor normal para a China, internalizado no mercado brasileiro de R\$[RESTRITO]/kg ([RESTRITO] por quilograma).

5.1.2.4. Do preço médio de venda do produto similar no mercado brasileiro

222. Para fins da comparação com o valor normal médio internalizado, conforme previsão do inciso I do §3º do art. 107 do Decreto nº 8.058, de 2013, utilizou-se o preço médio de venda de pneus de motocicleta da indústria doméstica no mercado brasileiro referente ao período de abril de 2023 a março de 2024.

223. Para garantir a justa comparação, foi apurado o preço de pneus de moto obtido pela divisão entre a receita operacional líquida da indústria doméstica e a quantidade líquida vendida de pneus de moto, conforme segue:

Preço de venda do produto similar no mercado brasileiro
[RESTRITO]

	Faturamento líquido (em R\$)	Volume (kg)	Preço médio (US\$/kg)
Preço ID	[RESTRITO]	[RESTRITO]	[RESTRITO]

224. O preço de venda apurado no período de análise de retomada de dumping, na condição ex fabrica, correspondeu a R\$ [RESTRITO]/kg ([RESTRITO] por quilograma).

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

225. Para fins de início da revisão, considerou-se que o preço da indústria doméstica, em base ex fabrica, seria comparável com o valor normal na condição CIF internado. Isso porque ambas as condições incluem as despesas necessárias à disponibilização da mercadoria em ponto do território brasileiro, para retirada pelo cliente, sem se contabilizar o frete interno no Brasil. O quadro a seguir apresenta o resultado da comparação entre os referidos preços.

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

Comparação entre valor normal internalizado e preço da indústria doméstica
[RESTRITO]

Em R\$/kg	Preço da indústria doméstica	Diferença Absoluta (US\$/kg)	Diferença Relativa (%)
Valor Normal CIF internado	(b)	(c) = (a) - (b)	(d) = (c) / (b)
a)	[RESTRITO]	8,19	27,3

