

38. Os demais produtores/exportadores chineses e taiwaneses, não selecionados, foram informados acerca da existência de seleção, bem como da possibilidade de envio de respostas voluntária dentro do prazo de 30 (trinta) dias, improrrogáveis, contados da data de ciência da notificação de início, em conformidade com o caput do art. 50 do Decreto no 8.058, de 2013, e com o art. 19 da Lei nº 12.995, de 18 de junho de 2014.

39. Ressalte-se que para os governos da China, da Índia e do Vietnã e para os produtores/exportadores não selecionados foi dada a oportunidade de se manifestar a respeito da referida seleção.

40. Nos termos do § 3º do art. 45 do Regulamento Brasileiro, foi concedido o prazo de vinte dias, contado da data da publicação de início da revisão, para a apresentação de habilitação de outras partes que se considerassem interessadas.

41. O Sindicato Interstadual da Indústria de Materiais e Equipamentos Ferroviários e Rodoviários ("SIMEFRE") solicitou habilitação como parte interessada em 28 de fevereiro de 2025, tendo em vista representar produtores domésticos do setor. O pedido do SIMEFRE foi deferido e o Sindicato foi considerado parte interessada na revisão em questão.

42. A Aliança Bike - Associação Brasileira do Setor de Bicicletas também solicitou habilitação como parte interessada em 10 de março de 2025. Após o envio de documentos comprobatórios, a Associação foi considerada parte interessada na revisão em questão, nos termos do inciso "II" do § 2º do art. 45 do Decreto nº 8.058, de 26 de julho de 2013, tendo em vista representar importadores do produto objeto da revisão.

43. A empresa MP Comércio e Indústria de Equipamentos Ltda. apresentou pedido de habilitação como parte interessada importadora em 26 de fevereiro de 2025. A empresa foi informada por meio do Ofício SEI nº 1526/2025/MDIC, de 07 de março de 2025, que não foram identificadas operações de importação do produto objeto da revisão durante o período de análise de continuação/retomada de dumping realizadas pela MP Comércio e Indústria de Equipamentos Ltda., de modo a habilitar a empresa como parte interessada na presente revisão. Foi solicitada a apresentação de documentos comprobatórios acerca das importações no período para análise do pedido de habilitação da empresa com base na alínea "II" do § 2º do art. 45 do Decreto no 8.058/2013 ou, alternativamente, a apresentação de justificativa para habilitação como outra parte interessada, nos termos alínea "V" do § 2º do art. 45 do Decreto nº 8.058, de 2013, até o prazo improrrogável de 11 de março de 2025. A empresa, contudo, não apresentou resposta ao referido Ofício.

44. A empresa chinesa Jiangsu Sanyuan Tire Co., Ltd. solicitou habilitação como produtora/exportadora em 07 de abril de 2025. Tendo em vista que não foram identificadas exportações da empresa no período de análise de continuação/retomada de dumping, foi enviado o Ofício SEI nº 2395/2025/MDIC, de 08 de abril de 2025, solicitando que a empresa apresentasse documentação comprobatória acerca das exportações para o Brasil no período. A empresa respondeu em 09 de abril de 2025, informando que não realizou exportações para o Brasil no período da revisão, mas que teria interesse em voltar a exportar para o Brasil e apresentar proposta de compromisso de preços no âmbito da revisão.

45. O pedido de habilitação da Jiangsu Sanyuan Tire Co., Ltd. foi indeferido por meio do Ofício SEI nº 2408/2025/MDIC, de 09 de abril de 2025, tendo em vista que i) a empresa não exportou pneus de bicicleta para o Brasil no período de investigação de continuação/retomada de dumping, nos termos do inciso "III" do § 2º do art. 45 do Decreto nº 8.058/2013; e ii) o prazo para solicitação de habilitação como outra parte interessada, nos termos do inciso "V" do § 2º do art. 45 do Decreto nº 8.058/2013, havia sido encerrado em 11 de março de 2025.

46. [RESTRITO].

2.5. Do recebimento das informações solicitadas

2.5.1 Da petiçãoária

47. A Michelin apresentou suas informações na petição de início da presente revisão e na resposta ao pedido de informações complementares.

2.5.2. Dos importadores

48. A empresa JR Comércio de Bicicletas e Acessórios Ltda. solicitou prorrogação de prazo para resposta ao questionário do importador em 1º de abril de 2025. A prorrogação foi concedida por meio do Ofício SEI nº 2376/2025/MDIC, de 08 de abril de 2025. Contudo, a empresa não apresentou a resposta ao questionário.

49. Não foram apresentadas outras solicitações de dilação do prazo ou respostas ao questionário do importador.

2.5.3. Dos produtores/exportadores

50. Conforme mencionado no item 2.4, tendo em conta o elevado número de produtores/exportadores de pneus de bicicleta das origens investigadas, foram selecionadas para responder ao questionário do produtor/exportador as empresas chinesas Tianjin Zhengyi Bike Industry Technical Develop Co., Ltd. e Zhongce Rubber Group Co., Ltd., as empresas indianas Freedom Rubber Ltd. e Govind Rubber Limited e a empresa vietnamita Kenda Rubber (Vietnam) Co., Ltd., responsáveis pelo maior percentual razoavelmente investigável do volume de exportações do respectivo país exportador, consoante o disposto no art. 28 do Decreto nº 8.058, de 2013.

51. Dos produtores/exportadores mencionados acima, somente a empresa Zhongce Rubber Group Co., Ltd. solicitou prorrogação de prazo para o protocolo do questionário do produtor/exportador e apresentou resposta dentro do prazo prorrogado. Foram solicitadas, ainda, informações complementares, as quais, após pedido de prorrogação de prazo, foram apresentadas tempestivamente.

52. Além disso, a empresa indiana Hartex Rubber Private Limited apresentou tempestivamente resposta voluntária ao questionário do produtor/exportador e ao pedido de informações complementares.

2.6. Da verificação in loco na indústria doméstica

53. Conforme preceituado no Art. 175 do Decreto nº 8.058, de 2013, o DECOM enviou o Ofício SEI nº 4714/2025/MDIC, de 28 de julho de 2025, solicitando a anuência para realizar verificação in loco no período de 29 de setembro a 03 de outubro de 2025, havendo a Michelin anuído no mesmo dia. Em 17 de setembro de 2025, foi encaminhado à empresa o Ofício SEI nº 5970/2025/MDIC, com o roteiro de verificação in loco, em que se salientou que a verificação não ocorre com o intuito de permitir que a empresa apresente novos dados que possam alterar de forma substancial os números constantes do processo. Novas informações somente seriam aceitas para efetuar pequenas correções e desde que apresentadas para avaliação à equipe verificadora, previamente ao início da análise dos itens selecionados.

54. Com base no § 3º do art. 52 do Decreto nº 8.058, de 2013, foi realizada a verificação in loco nas instalações da Michelin, no Rio de Janeiro - RJ, no período de 29 de setembro a 03 de outubro de 2025, com o objetivo de validar e obter maior detalhamento das informações prestadas pela empresa no curso da revisão.

55. O relatório da verificação in loco foi juntado aos autos da revisão de pneus para bicicleta no dia 27 de outubro de 2025, tendo sido apontadas inconsistências entre determinados dados reportados pela empresa e aqueles apresentados em sede de verificação in loco.

3. DO PRODUTO E DA SIMILARIDADE

3.1. Do produto objeto do direito antidumping

56. O produto objeto do direito antidumping consiste em pneus novos de borracha para bicicleta, não especiais, também denominados de convencionais, que são artefatos vulcanizados que têm por objetivo principal transmitir tração sustentando a carga, sendo constituídos de elastômeros, produtos têxteis e metálicos, entre outros, comumente classificados no subitem 4011.50.00 da NCM, quando originários da China, Índia e Vietnã.

57. São excluídos os pneus especiais de kevlar, que são caracterizados pela aplicação de matérias-primas diferenciadas, que lhes conferem qualidade e desempenho extras, além de peso reduzido em relação aos pneus convencionais.

58. O produto objeto da medida antidumping se caracteriza da seguinte maneira:

i. Quanto ao suporte: pneu sem câmara, projetado para uso sem câmara de ar.
ii. Quanto à categoria de utilização: indica o tipo de aplicação a que se destina o pneu; os pneus objeto da presente revisão se dividem nas seguintes categorias:
a. Pneu normal: projetado para uso predominantemente em estradas pavimentadas;
b. Pneu reforçado: aquele cuja carcaça é mais resistente do que a de um pneu normal equivalente, podendo suportar mais carga;
c. Pneu para uso misto: próprio para utilização em bicicletas que trafegam alternadamente por estradas pavimentadas ou não; e
d. Pneu para uso fora da estrada: pneu com banda de rodagem especial para utilização fora de rodovias públicas.

iii. Quanto à estrutura (ou construção): indica a forma de construção e a disposição das lonas da estrutura resistente do pneu. Os pneus objeto da presente revisão apresentam a estrutura diagonal, aquela que apresenta os cabos das lonas estendidos até os talões e orientados de maneira a formar ângulos alternados, sensivelmente inferiores a 90° em relação à linha mediana da banda de rodagem.

59. As principais matérias-primas utilizadas na fabricação dos pneus são borracha natural, borracha sintética, negro de fumo, fio de aço, tecido têxtil e químicos - majoritariamente plastificantes (óleos e resinas), produtos para vulcanização (como enxofre e óxido de zinco) e agentes antienviehecimento.

60. O processo produtivo utilizado na fabricação do produto objeto do direito antidumping é composto pelas seguintes fases: (i) Banbury, (ii) emborrachamento do tecido, (iii) corte de lona em ângulo, (iv) calandra de rodagem, (v) emborrachamento do fio de aço, (vi) montagem da carcaça ou confecção do pneu e (vii) vulcanização do produto final. Essas fases serão descritas a seguir.

61. O processo se inicia pela fase denominada (i) Banbury. Nessa fase são processadas em um grande misturador as matérias-primas (borracha natural, borracha sintética, negro de fumo, e químicos). Assim que processados, os materiais tomam a forma de uma massa que posteriormente é submetida a cilindros de homogeneização e resfriamento, resultando em massas em forma de mantas que serão posteriormente utilizadas nas demais fases do processo.

62. Na fase em que ocorre o processo de (ii) emborrachamento de tecido, é processada a matéria-prima têxtil náilon. O náilon é aquecido e posteriormente emborrachado com a massa proveniente do Banbury por meio de uma calandra, passando, em seguida, por um resfriamento, resultando na bobina do semielaborado tecido emborrachado que será submetido posteriormente ao corte de lona em ângulo.

63. No processo de (iii) corte de lona em ângulo, o tecido emborrachado é processado. Para tanto, a bobina é desenrolada e cortada em ângulo. Em seguida, é emendado para formar o "semielaborado bobinas de lonas" que será utilizado na fase de confecção.

64. Na fase (iv) "calandra de rodagem" a massa proveniente do Banbury é processada, passando primeiramente por cilindros e depois por meio de uma calandra que formará o perfil da rodagem, resultando na "rodagem em bobinas" que será posteriormente utilizada na fase de confecção.

65. Na sequência, a matéria-prima (v) fio de aço é emborrachada com a massa proveniente do Banbury, formando o semielaborado "talão emborrachado do pneu" que será armazenado em cabides, para em seguida ser submetido à fase de semivulcanização e à confecção. Cumpre ressaltar que a confecção pode ser realizada também a partir do fio de aço soldado, sem emborrachamento - "talão sem emborrachamento". O "semielaborado talão emborrachado" é semivulcanizado em uma autoclave sob determinada temperatura para garantir que os fios de aço não se soltem, sendo destinado para a fase da confecção.

66. No processo de (vi) confecção é montada a carcaça do pneu sob um tambor, com o acoplamento da lona, o talão emborrachado ou simplesmente o fio de aço soldado, fazendo as vezes do talão, e a rodagem. A carcaça segue, finalmente, para a vulcanização.

67. Na fase de (vii) vulcanização, a carcaça é colocada em uma bexiga e carregada no vulcanizador, que, sob determinadas temperatura e pressão, é estampada contra o molde, originando o pneu vulcanizado. Por fim, o pneu vulcanizado é inspecionado visualmente para aprovação final. Se aprovado, segue para a área de expedição, caso contrário, o produto é rejeitado como refugo de produção.

68. Assim, o produto objeto da medida antidumping é utilizado em bicicletas de uso infantil, juvenil e adultos, bicicletas de transporte, triciclos e outros equipamentos montados com aros de uso em bicicletas, podendo, ainda, ser utilizado em estrada pavimentada ou fora de estrada (off-road).

69. No que diz respeito aos canais de distribuição, a Michelin informou que as vendas dos pneus podem ser subdividir em vendas para mercado de reposição - atacado ou varejo - ou venda para aplicação em equipamentos originais.

70. O mercado de reposição - atacado é caracterizado por grandes clientes que adquirem o produto para posterior revenda e distribuição por meio de revendedores menores. O mercado de reposição - varejo, por sua vez, caracteriza-se por abranger clientes menores que adquirem os pneus para posterior revenda e distribuição em lojas de varejo que, por sua vez, revendem ao cliente final.

71. Finalmente, as fábricas são grandes clientes que adquirem o produto para utilizar na montagem de bicicletas a serem vendidas ao mercado consumidor. Segundo a petiçãoária, [CONFIDENCIAL].

72. Os produtos comercializados no Brasil estão sujeitos à certificação compulsória por parte do Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia - Inmetro, conforme fixado na Portaria nº 393, de 22 de dezembro de 2020, alterada pela Portaria nº 158, de 09 de abril de 2021, que versa sobre o Regulamento Técnico da Qualidade e os Requisitos de Avaliação da Conformidade para Pneus de Bicicletas de Uso Adulto.

73. A Portaria nº 393/2020 faz referência à Norma ABNT nº 13.585, de 8 de julho de 2013, que dispõe sobre Segurança de Pneus - Pneus de Borracha para Bicicletas. Essa norma define os métodos de teste a serem feitos nos pneus para obter a certificação Inmetro.

3.2. Do produto fabricado no Brasil

74. O produto fabricado no Brasil são os pneus novos de borracha para bicicleta, não especiais, também denominado de convencionais, que consistem em artefatos vulcanizados que têm por objetivo principal transmitir tração sustentando a carga, sendo constituídos de elastômeros, produtos têxteis e metálicos.

75. O produto similar é fabricado pela Michelin em diversas dimensões, modelos e desenhos que são agrupados conforme características e recomendação de aplicação. Todos os modelos podem ser aplicados nas versões de bicicleta padrão comercializadas no Brasil e são comercializados em bicicletarias e varejo especializado via distribuidores nacionais e regionais.

76. Conforme informações constantes da petição, o processo produtivo não apresenta diferenças com relação àquele descrito no item 3.1. Nesse sentido, os pneus de bicicleta fabricados no Brasil também apresentam as características descritas no referido item e são produzidos a partir das mesmas matérias-primas que o produto objeto do direito antidumping.

3.3. Da classificação e do tratamento tarifário

77. Segundo a NCM, o produto objeto da investigação classifica-se no subitem 4011.50.00 (Pneumáticos novos, de borracha - Do tipo utilizado em bicicletas).

78. A alíquota do Imposto de Importação vigente para o subitem em questão é de 14,4%, definida pela Resolução GECEX nº 391, de 23 de agosto de 2022, publicada no DOU de 25 de agosto de 2022. A mesma Resolução incluiu a alíquota, reduzida, na Tarifa Externa Comum (TEC).

79. As alterações na alíquota ocorridas durante o período de investigação de dano foram as que seguem:

- Resolução Gecex nº 269, de 4 de novembro de 2021 (publicada no DOU de 5 de novembro de 2021): reduziu temporariamente a alíquota vigente sobre os pneus de bicicleta de 16% para 14,4%, com efeitos em 7 dias a partir da sua publicação e com vigência até 31 de dezembro de 2022;

- Resolução Gecex nº 272, de 19 de novembro de 2021 (publicada no DOU de 29 de novembro de 2021): manteve a redução temporária de 14,4% até 31 de dezembro de 2022; e

