



MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO EXTERIOR
SECRETARIA DE COMÉRCIO EXTERIOR

CIRCULAR Nº 27, DE 22 DE JUNHO DE 2012

(Publicada no D.O.U. de 25/06/2012)

(Retificada no D.O.U. de 28/06/2012)

A SECRETÁRIA DE COMÉRCIO EXTERIOR DO MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO EXTERIOR, nos termos do Acordo sobre a Implementação do Artigo VI do Acordo Geral sobre Tarifas e Comércio - GATT 1994, aprovado pelo Decreto Legislativo nº 30, de 15 de dezembro de 1994, e promulgado pelo Decreto nº 1.355, de 30 de dezembro de 1994, de acordo com o disposto no art. 3º do Decreto nº 1.602, de 23 de agosto de 1995, e tendo em vista o que consta do Processo MDIC/SECEX 52000.041608/2011-59 e do Parecer nº 17, de 18 de junho de 2012, elaborado pelo Departamento de Defesa Comercial – DECOM desta Secretaria, e por terem sido apresentados elementos suficientes que indicam a prática de dumping nas exportações do Reino da Tailândia, da República Popular da China, da República Socialista do Vietnã e do Taipé Chinês para o Brasil do produto objeto desta circular, e de dano à indústria doméstica resultante de tal prática, decide:

1. Iniciar investigação para averiguar a existência de dumping nas exportações do Reino da Tailândia, República Popular da China, República Socialista do Vietnã e do Taipé Chinês para o Brasil de pneumáticos novos de borracha, diagonais, dos tipos utilizados em motocicletas, comumente classificados no item 4011.40.00 da Nomenclatura Comum do Mercosul – NCM, de dano à indústria doméstica e de relação causal entre esses.

1.1. Tornar públicos os fatos que justificaram a decisão de abertura da investigação, conforme o anexo à presente circular.

1.2. A data do início da investigação será a da publicação desta circular no Diário Oficial da União - D.O.U.

1.3. Tendo em vista que, para fins de procedimentos de defesa comercial, de início, a República Popular da China e a República Socialista do Vietnã não são considerados países de economia predominantemente de mercado, o valor normal foi determinado com base no valor normal do produto similar em um terceiro país de economia de mercado. O país de economia de mercado adotado foi o Reino da Tailândia atendendo ao previsto no art. 7º do Decreto nº 1.602, de 1995. Conforme o § 3º do mesmo artigo, dentro do prazo para resposta ao questionário, de 40 dias a contar da data de sua expedição, as partes poderão se manifestar a respeito e, caso não concordem com a metodologia utilizada, deverão apresentar nova metodologia, explicitando razões, justificativas e fundamentações, indicando, se for o caso, terceiro país de economia de mercado a ser utilizado com vistas à determinação do valor normal.

2. A análise dos elementos de prova de dumping que antecedeu a abertura da investigação considerou o período de julho de 2010 a junho de 2011. Já o período de análise de dano que antecedeu a abertura da investigação considerou o período de julho de 2006 a junho de 2011. Após a abertura, estes períodos serão atualizados para abril de 2011 a março de 2012 e abril de 2007 a março de 2012, respectivamente, atendendo ao disposto nos parágrafos 1º e 2º do art. 25 do Decreto nº 1.602, de 1995.

3. De acordo com o disposto no § 2º do art. 21 do Decreto nº 1.602, de 1995, deverá ser respeitado o prazo de vinte dias, contado a partir da data da publicação desta circular no D.O.U., para que outras

(Fls. 2 da Circular SECEX nº 27, de 22/06/2012).

partes que se considerem interessadas no referido processo solicitem sua habilitação, com a respectiva indicação de representantes legais.

4. Na forma do que dispõe o art. 27 do Decreto no 1.602, de 1995, à exceção do governo do país exportador, serão remetidos questionários às partes interessadas identificadas, que disporão de quarenta dias para restituí-los, contados a partir da data de sua expedição. Em virtude do grande número de produtores/exportadores estrangeiros identificados nas estatísticas de importação do Brasil, de acordo com o disposto na alínea “b” do § 1º do art. 13 do Decreto no 1.602, de 1995, será selecionado, para o envio do questionário, o maior percentual razoavelmente investigável do volume de exportações para o Brasil. As respostas aos questionários da investigação, apresentadas no prazo original de 40 (quarenta) dias, serão consideradas para fins de determinação preliminar com vistas à decisão sobre a aplicação de direito provisório, conforme o disposto no art. 34 do citado diploma legal.

5. De acordo com o previsto nos artigos 26 e 32 do Decreto nº 1.602, de 1995, as partes interessadas terão oportunidade de apresentar, por escrito, os elementos de prova que considerem pertinentes. As audiências previstas no art. 31 do referido decreto deverão ser solicitadas até 180 (cento e oitenta) dias após a data de publicação desta circular.

6. Caso uma parte interessada recuse o acesso às informações necessárias, não as faculte no prazo estabelecido ou impeça de forma significativa a investigação, poderão ser estabelecidas conclusões, positivas ou negativas, com base nos fatos disponíveis, em conformidade com o disposto no § 1º do art. 66 do Decreto nº 1.602, de 1995.

7. Caso se verifique que uma parte interessada prestou informações falsas ou errôneas, tais informações não serão consideradas e poderão ser utilizados os fatos disponíveis.

8. Na forma do que dispõe o § 4º do art. 66 do Decreto nº 1.602, de 1995, se uma parte interessada fornecer parcialmente ou não fornecer a informação solicitada, o resultado poderá ser menos favorável àquela parte do que seria caso a mesma tivesse cooperado.

9. Os documentos pertinentes à investigação de que trata esta Circular deverão ser escritos no idioma português, devendo os escritos em outro idioma vir aos autos do processo acompanhados de tradução feita por tradutor público, conforme o disposto no § 2º do art. 63 do referido decreto.

10. Todos os documentos referentes à presente investigação deverão indicar o produto, o número do Processo MDIC/SECEX 52000.041608/2011-59 e ser dirigidos ao seguinte endereço: MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO EXTERIOR, SECRETARIA DE COMÉRCIO EXTERIOR, DEPARTAMENTO DE DEFESA COMERCIAL – DECOM – Esplanada dos Ministérios – Bloco J, sala 103-B, CEP 70.053-900 – Brasília (DF), telefones: (0XX61) 2027-7770 e 2027-7357 – Fax: (0XX61) 2027-7445.

TATIANA LACERDA PRAZERES

ANEXO

1 - DO PROCESSO

1.1 - Da petição

Em 14 de dezembro de 2011, a Associação Nacional da Indústria de Pneumáticos, doravante denominada ANIP ou peticionária, protocolizou no Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC) petição de abertura de investigação de dumping nas exportações para o Brasil de pneumáticos novos de borracha, diagonais, dos tipos utilizados em motocicletas, doravante denominados pneus de motocicleta, quando originários do Reino da Tailândia, República Popular da China, República Socialista do Vietnã e Taipé Chinês, de dano à indústria doméstica, bem como de nexo causal entre ambos.

Após o exame preliminar da petição, o Departamento de Defesa Comercial (DECOM) solicitou à ANIP informações complementares à petição por meio do Ofício nº 00.273/2012/DECOM/SECEX, de 23 de janeiro de 2012, com base no *caput* do art. 19 do Decreto nº 1.602, de 23 de agosto de 1995, doravante também denominado Regulamento Brasileiro. A resposta foi protocolizada neste Ministério em 27 de fevereiro de 2012.

Em 16 de março de 2012, foram solicitados novos esclarecimentos acerca de informações constantes da petição e das informações complementares submetidas pela peticionária, por meio do Ofício nº 00.810/2012/DECOM/SECEX. A resposta a esta segunda solicitação do DECOM foi protocolizada neste Ministério em 10 de abril de 2012.

Em 30 de abril de 2012, após a análise das informações apresentadas, a ANIP foi informada, por meio do Ofício nº 00.615/2012/DECOM/SECEX, de que a petição estava devidamente instruída, em conformidade com o § 2º do art. 19 do Decreto nº 1.602, de 1995.

1.2 - Da representatividade da peticionária e do grau de apoio à petição

Conforme consta da petição e das respostas às informações complementares, a peticionária representa 100% dos produtores nacionais de pneus de motocicleta e desconhece a existência de empresas produtoras não associadas à ANIP.

A indústria doméstica, por sua vez, é composta pelas empresas Industrial Levorin S.A. (Levorin), Pirelli Pneumáticos Ltda. (Pirelli) e Rinaldi S.A. Indústria de Pneumáticos (Rinaldi), mas não pela Maggion Indústrias de Pneumáticos e Máquinas Ltda. (Maggion), única associada à ANIP que não manifestou apoio à petição.

Com o intuito de ratificar a informação prestada pela ANIP, por meio do Ofício nº 01.008/2012/DECOM/SECEX, de 15 de março de 2012, o DECOM solicitou à Maggion informações acerca das quantidades produzidas e vendidas no mercado interno brasileiro, referentes a todo o período analisado. A empresa Maggion não respondeu ao Ofício supracitado.

Dessa forma, nos termos dos §§ 2º e 3º do art. 20 do Decreto nº 1.602, de 1995, considerou-se que a petição foi apresentada em nome da indústria doméstica de pneus de motocicleta.

1.3 - Dos procedimentos prévios à abertura

1.3.1 - Das notificações

Em atendimento ao art. 23 do Decreto nº 1.602, de 1995, os governos da China, Tailândia, Taipé Chinês e Vietnã foram notificados da existência de petição devidamente instruída por meio dos Ofícios nº 03.806, 03.807, 03.808 e 03.809/2012/DECOM/SECEX, de 18 de junho de 2012, com vista à abertura de investigação de dumping de que trata a presente Circular.

1.4 - Da identificação das partes interessadas

Em atendimento ao disposto no § 3º do art. 21 do Decreto nº 1.602, de 1995, foram identificadas como partes interessadas, além dos produtores domésticos do produto similar e dos governos dos países exportadores, os produtores estrangeiros e os importadores.

A identificação dos produtores estrangeiros do produto alegadamente objeto de dumping levou em conta as estatísticas oficiais de importações disponibilizadas pela Secretaria da Receita Federal do Brasil (RFB), do Ministério da Fazenda, e as informações apresentadas pela ANIP na petição e nas respostas às informações complementares. A identificação dos importadores foi realizada pelo DECOM, com base nas estatísticas mencionadas.

2 - DO PRODUTO

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 e metálicos, elastômeros, entre outros. Ressalte-se que o pneu diagonal apresenta carcaça formada por lonas têxteis sobrepostas e cruzadas entre si.

Considerando que os pneus podem ser divididos em diversas partes, a peticionária apresentou relação das partes principais, as quais são indicadas a seguir:

a) banda de rodagem – parte do pneu constituída de elastômeros, forma e desenho específicos, que tem a função de entrar em contato com o solo e visa, entre outros fatores, à aderência do pneu;

a.1) desenho da banda de rodagem – disposição geométrica, com forma e dimensões dos sulcos definidos de acordo com a aplicação específica do pneu;

a.2) sulcos – cavidades na superfície da banda de rodagem dispostas em forma longitudinal e transversal;

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

c) flanco – também chamado de “costado”, é a parte lateral do pneu compreendida entre a banda de rodagem e o talão, constituído de lonas, formando a estrutura resistente do pneu;

d) talão – parte localizada abaixo dos flancos, constituída de anéis metálicos recobertos de elastômeros e envolvidos por lonas, com forma e estrutura que possibilitam o assentamento do pneu ao aro;

(Fls. 5 da Circular SECEX nº 27, de 22/06/2012).

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

f) cabo – também chamado de “cordoneel”, é o 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.

Os pneus podem ser classificados quanto a: suporte, categoria de utilização, estrutura e desenho da banda de rodagem. Tais classificações são resumidas abaixo, conforme apresentadas na petição:

a) quanto ao suporte:

a.1) pneu sem câmara – projetado para uso sem câmara de ar; e

a.2) pneu com câmara – projetado para uso com câmara de ar.

b) quanto à categoria de utilização (indica o tipo de aplicação a que o pneu se destina):

b.1) pneu normal – projetado para uso predominantemente em estradas pavimentadas;

b.2) pneu reforçado – com carcaça mais resistente do que a de um pneu normal equivalente, podendo suportar mais carga;

b.3) pneu para uso misto – próprio para utilização em veículos que trafegam alternadamente em estradas pavimentadas ou não; e

b.4) pneu para uso fora estrada – 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):

c.1) pneu diagonal – 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; e

c.2) pneu radial – 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 de modo circunferencial por duas ou mais lonas inextensíveis.

d) quanto ao desenho da banda de rodagem

d.1) desenho de banda de rodagem simétrico – apresenta, em relação ao eixo longitudinal, similaridade de escultura;

d.2) desenho de banda de rodagem assimétrico – não apresenta, em relação ao eixo longitudinal, similaridade de escultura, vinculando-se à estrutura de carcaça específica ou não;

(Fls. 6 da Circular SECEX nº 27, de 22/06/2012).

d.3) desenho de banda de rodagem com sentido de rotação – desenho concebido para único sentido de rotação, vinculado a estrutura de carcaça específica ou não.

Em relação às especificidades dos pneus, a ANIP expôs conjunto de características que devem ser identificadas nos flancos de cada produto, abrangendo tanto aspectos técnicos quanto legais. Tais características estão listadas a seguir:

a) marca e identificação do fabricante;

b) designação da dimensão do pneumático, que segue o seguinte padrão:

(a) / (b) (c) (d) (e)(f)

100 / 90 - 15 Reinf 70 R

a - Largura Nominal da Seção: a largura nominal da seção é expressa em milímetros, variando usualmente entre 70 e 170.

b - Relação Nominal de aspecto: é a relação percentual entre a Altura e a Largura nominal da seção, variando usualmente entre 10 e 100.

c - Código de Construção: o código é um traço (-), para representar que a construção do pneu é do tipo diagonal, ou um (R), para representar que a construção é do tipo radial.

d - Diâmetro Nominal do Aro: o diâmetro nominal do aro é expresso em polegadas, variando usualmente entre 10” e 21”.

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

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

Obs.: Os pneus reforçados possuem a denominação “REINFORCED” ou “REINF” após a marcação do tamanho do pneu. Os pneus destinados ao uso exclusivo fora da estrada (não adequados para uso contínuo em 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 preferida do pneu; e

f) sigla “SEM CÂMARA” ou “TUBELESS”, quando se tratar de pneu projetado para uso sem câmara.

Com relação às normas técnicas utilizadas para o projeto do produto similar, a ANIP especificou, na resposta ao primeiro pedido de informações complementares à petição, as normas técnicas aplicáveis ao mercado brasileiro. De acordo com a peticionária, os produtos comercializados no Brasil requerem a certificação do INMETRO, nos termos das Portarias INMETRO nº 482, de 7 de dezembro de 2010, e nº

(Fls. 7 da Circular SECEX nº 27, de 22/06/2012).

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). Esse manual, por sua vez, baseia-se nas seguintes normas internacionais: ETRTO – European Tyre and Rim Technical Organisation – Standards (Manual Profissional – Comunidade Europeia); JATMA – Japan Automobile Tire Manufacturers Association, Inc. (Manual Profissional – Ásia); e TRA – Tire and Rim Association, Inc. (Estados Unidos da América). Por fim, observa-se que a fabricação e distribuição de pneus devem observar as limitações de cunho ambiental constantes da Resolução CONAMA 416/2009.

2.1 - Do produto sob análise

O produto sob análise pode ser definido como pneus novos de borracha, dos tipos utilizados em motocicletas, de construção diagonal, projetados para uso com ou sem câmara de ar, para uso em estrada pavimentada ou não ou para uso misto (estrada pavimentada e não pavimentada), ou para uso fora de estrada, comumente classificados no item 4011.40.00 da Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM), exportados ao Brasil pela Tailândia, China, Vietnã e Taipé Chinês. Para fins da presente análise, o conceito de motocicleta inclui motos, motonetas, ciclomotores e *scooters*, ou qualquer outro veículo que as características do pneu se subsomem na descrição apresentada anteriormente.

Estes pneumáticos apresentam as características gerais descritas no item 2.1 deste Anexo. Ressalta-se que os pneus radiais não são objeto da petição.

A terminologia utilizada nos países exportadores relativa à dimensão dos pneumáticos obedece ao seguinte padrão:

RS – *Rim size*, correspondendo à Relação Nominal de Aspecto;

PR – *Ply rating*, correspondendo ao Índice de Carga;

LSR – *Load speed rating*, correspondendo ao Código de Velocidade;

OD – *Overall diameter*, correspondendo ao Diâmetro Nominal do Aro;

SW – *Section width*, correspondendo à Largura Nominal da Seção;

TD – *Tread depth*, correspondendo à Altura da Seção.

2.2 - Do produto fabricado no Brasil

O produto fabricado no Brasil apresenta as mesmas características gerais descritas no item 2.1 deste Anexo. Trata-se de pneus novos de borracha, diagonais, utilizados em motocicletas para uso em estrada pavimentada ou fora de estrada (*off-road*), ou utilizados em outros veículos ou produtos nos quais são adaptados os aros para motocicletas.

Estes pneumáticos são desenvolvidos no território nacional em conjunto com os fabricantes ou montadoras de motocicletas, com objetivo de definir quais variáveis devem ser consideradas para a otimização da sua performance, considerando tipo de uso, de suporte, de peso máximo, de velocidade máxima e do tipo de pista em que será utilizado (pavimentada, de terra, seca/molhada ou de competição).

2.3 - Da similaridade

O § 1º do art. 5º do Decreto nº 1.602, de 1995, dispõe que o termo similar será entendido como produto idêntico sob todos os aspectos ao produto que se está examinando ou, na ausência de tal produto, outro que, embora não exatamente igual sob todos os aspectos, apresente características muito próximas às do produto que se está considerando.

Conforme informações constantes na petição, o produto sob análise e o fabricado no Brasil apresentam as mesmas características físicas, qualidade, formas de apresentação e aplicabilidades, sendo, por isso, concorrentes entre si. Ademais, tanto o produto produzido no Brasil quanto o proveniente das origens sob análise devem atender às mesmas normas técnicas.

Diante das informações apresentadas, o DECOM considerou, para fins de abertura da investigação, que o produto fabricado no Brasil é similar ao importado da China, Tailândia, Taipé Chinês e Vietnã, nos termos do § 1º do art. 5º do Decreto nº 1.602, de 1995.

2.4 - Da classificação e do tratamento tarifário

O produto em questão é comumente classificado no item 4011.40.00 da NCM, cuja alíquota do Imposto de Importação, estabelecida pela Resolução CAMEX nº 41, de 19 de janeiro de 2003, manteve-se em 16% durante todo o período sob análise.

Ressalte-se que essa classificação também inclui pneus radiais, os quais foram excluídos da análise das importações, conforme apresentado no item 2.1 deste Anexo, por não pertencerem ao escopo da investigação.

3 - DA DEFINIÇÃO DA INDÚSTRIA DOMÉSTICA

Para fins de análise dos elementos de prova de existência de dano, foram definidas como indústria doméstica, nos termos do art. 17 do Decreto nº 1.602, de 1995, as linhas de produção dos pneus de motocicleta das empresas Industrial Levorin S.A., Pirelli Pneus S.A. e Rinaldi S.A. Indústria de Pneumáticos, as quais responderam por 94,7% da totalidade da produção nacional entre julho de 2010 e junho de 2011.

4 - DA ALEGADA PRÁTICA DE DUMPING

De acordo com o art. 4º do Decreto nº 1.602, de 1995, considera-se prática de dumping a introdução de um bem no mercado doméstico, inclusive sob as modalidades de *drawback*, a preço de exportação inferior ao valor normal.

Na presente análise, utilizou-se o período de julho de 2010 a junho de 2011, com o intuito de verificar a existência de indícios da prática de dumping nas exportações para o Brasil de pneus para motocicletas originários da China, Tailândia, Vietnã e Taipé Chinês.

4.1 - Da Tailândia

4.1.1 - Do valor normal

Como indicativo de valor normal para a Tailândia, sob a alegação de não ter sido possível à peticionária a obtenção do preço praticado no mercado interno tailandês, apurou-se o valor normal para

(Fls. 9 da Circular SECEX nº 27, de 22/06/2012).

essa origem com base na média dos preços praticados em suas exportações para os EUA, obtida de estatísticas do sistema Trademap do ITC – International Trade Center a partir do código SH 4011.40.

A peticionária justificou a utilização dos preços de exportação da Tailândia para os EUA, sob a alegação de que suas exportações para os EUA apresentariam a quantidade exportada mais próxima de suas exportações para o Brasil.

Ressalte-se que os volumes de exportações referentes à Tailândia estão expressos no sistema Trademap em unidades, assim, na apuração do volume para o valor normal usou-se o fator de conversão sugerido pela peticionária, qual seja, 3,2 kg/pneu.

Dessa forma, o quadro a seguir apresenta o valor normal para a Tailândia, conforme esclarecimentos anteriores.

Valor Normal da Tailândia

Valor Total (Mil US\$ FOB)	Volume (t)	Valor Normal (Mil US\$ FOB/t)
17.687,00	1.671,88	10,58

4.1.2 - Do preço de exportação

De acordo com o caput do art. 8º do Decreto nº 1.602, de 1995, o preço de exportação é o efetivamente pago ou a pagar pelo produto exportado ao Brasil, livre de impostos, descontos e reduções concedidas.

O preço de exportação foi apurado a partir dos preços médios ponderados das exportações de pneus para motocicletas da Tailândia.

Os dados referentes ao preço de exportação foram apurados com base nas estatísticas oficiais brasileiras de importação, disponibilizadas pela RFB, na condição de comércio FOB. O quadro a seguir apresenta o preço de exportação apurado.

Preço de Exportação da Tailândia

Valor Total (Mil US\$ FOB)	Volume (t)	Preço de Exportação (Mil US\$ FOB/t)
6.686,64	1.517,04	4,40

4.1.3 - Da margem de dumping

A margem absoluta de dumping, definida como a diferença entre o valor normal e o preço de exportação, e a margem relativa de dumping, caracterizada pela razão entre a margem de dumping absoluta e o preço de exportação, estão apresentadas a seguir:

Margem de Dumping da Tailândia

Valor Normal (Mil US\$ FOB/t)	Preço de Exportação (Mil US\$ FOB/t)	Margem de Dumping Absoluta (Mil US\$ FOB/t)	Margem de Dumping Relativa
10,58	4,40	6,18	140,4%

4.2 - Da China

4.2.1 - Do valor normal

Considerando-se que a China, para fins de investigação de defesa comercial, não é considerada economia predominantemente de mercado, consoante o disposto no art. 7º do Decreto nº 1.602, de 1995, o valor normal adotado pode ter como base preços praticados por um país de economia de mercado na exportação do produto similar para outros países, exclusive o Brasil.

Ainda neste detalhamento, o §2º do art. 7º do Decreto nº 1.602, de 1995, recomenda a utilização de terceiro país de economia de mercado que seja objeto da mesma investigação para determinação do valor normal. A peticionária sugeriu, para fins de apuração do valor normal para a China, a utilização dos preços de exportação da Tailândia para os Estados Unidos da América - EUA, sob a alegação de que os EUA é um dos principais importadores mundiais do produto, em termos de valor de importações, bem como que o volume exportado pela Tailândia para os EUA, no período objeto de análise, é o mais próximo do exportado pela China para o Brasil.

Dessa forma, o quadro a seguir apresenta o valor normal para a China, conforme esclarecimentos anteriores.

Valor Normal da China		
Valor Total (Mil US\$ FOB)	Volume (t)	Valor Normal (Mil US\$ FOB/t)
17.687,00	1.671,88	10,58

4.2.2 - Do preço de exportação

De acordo com o caput do art. 8º do Decreto nº 1.602, de 1995, o preço de exportação é o efetivamente pago ou a pagar pelo produto exportado ao Brasil, livre de impostos, descontos e reduções concedidas.

Os dados referentes ao preço médio ponderado das exportações da China foram apurados com base nas estatísticas oficiais brasileiras de importação disponibilizadas pela Secretaria da Receita Federal do Brasil (RFB), na condição de comércio FOB.

O quadro a seguir apresenta o preço de exportação apurado para a China:

Preço de Exportação da China		
Valor Total (Mil US\$ FOB)	Volume (t)	Preço de Exportação (Mil US\$ FOB/t)
11.323,53	3.539,89	3,19

4.2.3 - Da margem de dumping

A margem absoluta de dumping, definida como a diferença entre o valor normal e o preço de exportação, e a margem relativa de dumping, que se constitui na razão entre a margem de dumping absoluta e o preço de exportação, estão apresentadas a seguir:

(Fls. 11 da Circular SECEX nº 27, de 22/06/2012).

Margem de Dumping da China

Valor Normal (Mil US\$ FOB/t)	Preço de Exportação (Mil US\$ FOB/t)	Margem de Dumping Absoluta (Mil US\$ FOB/t)	Margem de Dumping Relativa
10,58	3,19	7,4	231,7%

4.3 - Do Vietnã

4.3.1 - Do valor normal

Considerando-se que o Vietnã, para fins de investigação de defesa comercial, também não é considerado economia predominantemente de mercado, e consoante o disposto no art. 7º do Decreto nº 1.602, de 1995, o valor normal adotado neste caso pode ter como base por um país de economia de mercado na exportação do produto similar para outros países, exclusive o Brasil..

Ainda neste detalhamento, o § 2º do art. 7º do Decreto nº 1.602, de 1995, recomenda a utilização de um terceiro país de economia de mercado que seja objeto da mesma investigação para determinação do valor normal. Assim como no caso da China, a peticionária sugeriu para fins de apuração do valor normal para o Vietnã a utilização dos preços de exportação da Tailândia para os EUA.

Dessa forma, o quadro a seguir apresenta o valor normal para o Vietnã, conforme esclarecimentos anteriores.

Valor Normal do Vietnã

Valor Total (Mil US\$ FOB)	Volume (t)	Valor Normal (Mil US\$ FOB/t)
17.687,00	1.671,88	10,58

4.3.2 - Do preço de exportação

Foi apurado o preço médio ponderado de exportação de pneus para motocicletas originários do Vietnã, com base nas estatísticas oficiais brasileiras de importação disponibilizadas pela RFB, na condição de comércio FOB.

O quadro a seguir apresenta o preço de exportação apurado para o Vietnã:

Preço de Exportação do Vietnã

Valor Total (Mil US\$ FOB)	Volume (t)	Preço de Exportação (US\$ FOB/t)
3.368,54	1.204,12	2,79

4.3.3 - Da margem de dumping

As margens absoluta e relativa de dumping apuradas para o Vietnã constam do quadro que segue:

(Fls. 12 da Circular SECEX nº 27, de 22/06/2012).

Margem de Dumping do Vietnã

Valor Normal (Mil US\$ FOB/t)	Preço de Exportação (Mil US\$ FOB/t)	Margem de Dumping Absoluta (Mil US\$ FOB/t)	Margem de Dumping Relativa
10,58	2,79	7,79	279,21%

4.4 - Do Taipé Chinês

4.4.1 - Do valor normal

Como indicativo de valor normal para o Taipé Chinês, e tendo em vista não ter sido possível à peticionária a obtenção de preço praticado no seu mercado interno, a peticionária sugeriu a apuração do valor normal para essa origem com base no preço praticado em suas exportações para o Reino Unido, obtido de estatísticas do sistema Trademap a partir do código SH 4011.40.

Cabe ressaltar que a peticionária havia sugerido a apuração do valor normal a partir do preço de exportação do Taipé Chinês para a Austrália. Em sua resposta às informações complementares solicitadas pelo DECOM, a peticionária substituiu as exportações para a Austrália pelas exportações para o Reino Unido, justificando que a Austrália não se encontra dentre os cinco principais destinos das importações mundiais de pneus para motocicletas, sendo o Reino Unido o país para o qual o Taipé Chinês apresenta quantidade exportada mais próxima daquela exportada para o Brasil.

Dessa forma, o quadro a seguir apresenta o valor normal para o Taipé Chinês, apurado com base em suas exportações para o Reino Unido, conforme esclarecimentos anteriores.

Valor Normal do Taipé Chinês

Valor Total (Mil US\$ FOB)	Volume (t)	Valor Normal (Mil US\$ FOB/t)
2.494,00	396,07	6,29

4.4.2 - Do preço de exportação

Os dados referentes ao preço médio ponderado de exportação foram apurados com base nas estatísticas oficiais brasileiras de importação, disponibilizadas pela RFB, na condição de comércio FOB.

O quadro a seguir apresenta o preço de exportação apurado.

Preço de Exportação do Taipé Chinês

Valor Total (Mil US\$ FOB)	Volume (t)	Preço de Exportação (Mil US\$ FOB/t)
949,78	285,59	3,33

4.4.3 - Da margem de dumping

As margens absoluta e relativa de dumping apuradas para o Taipé Chinês são apresentadas a seguir:

(Fls. 13 da Circular SECEX nº 27, de 22/06/2012).

Margem de Dumping do Taipé Chinês

Valor Normal (Mil US\$ FOB/t)	Preço de Exportação (Mil US\$ FOB/t)	Margem de Dumping Absoluta (Mil US\$ FOB/t)	Margem de Dumping Relativa
6,29	3,33	2,97	89,09%

4.5 - Da conclusão sobre a alegada prática de dumping

A partir das informações anteriormente apresentadas, concluiu-se pela existência de indícios de dumping nas exportações de pneus para motocicletas para o Brasil, originárias da República Popular da China, do Reino da Tailândia, da República Socialista do Vietnã e de Taipé Chinês.

5 - DAS IMPORTAÇÕES E DO MERCADO BRASILEIRO

Neste item será analisado o consumo nacional aparente (CNA) e as importações brasileiras de pneus para motocicletas. Para efeito de determinação da abertura da investigação, considerou-se o período de julho de 2006 a junho de 2011, tendo sido dividido da seguinte forma:

P1 – julho de 2006 a junho de 2007;

P2 – julho de 2007 a junho de 2008;

P3 – julho de 2008 a junho de 2009;

P4 – julho de 2009 a junho de 2010;

P5 – julho de 2010 a junho de 2011.

5.1 - Das importações consideradas na análise de dano

Para fins de abertura, os volumes e os valores de pneus para motocicletas importados em cada período considerado na análise de dano à indústria doméstica incluíram as importações realizadas pelas empresas que compõem a indústria doméstica.

A peticionária alegou na resposta às informações complementares que as empresas representadas também realizaram importações para complementar a linha de produtos existentes.

Confirmou-se, ainda, que tais importações foram originárias de apenas um país. Os dados constantes no quadro a seguir apresentam estas importações realizadas pela indústria doméstica referente à compra externa de pneus diagonais, computadas de acordo com a data de entrada em estoque.

Importações da Indústria Doméstica de Pneus para Motocicletas

Em número índice

	P1	P2	P3	P4	P5
Importações Indústria Doméstica	100,0	840,4	2.944,7	8.978,7	2.280,9
Importações Brasileiras	100,0	94,5	103,4	97,4	244,3
Participação Imp ID / Imp Bras	100,0	889,6	2.848,4	9221,1	933,7

(Fls. 14 da Circular SECEX nº 27, de 22/06/2012).

As importações efetuadas pelas empresas representadas pela peticionária representaram menos de 0,1% das importações brasileiras durante todo o período de análise.

5.1.1 - Do volume importado

O quadro seguinte reflete o comportamento do volume das importações de pneus para motocicletas a ser considerado na análise de dano à indústria doméstica, ou seja, excluídas as operações envolvendo os pneumáticos radiais, conforme definição constante no item 2 deste Anexo.

Volume das Importações de Pneus para Motocicletas

Em número índice

Origem	P1	P2	P3	P4	P5
China	100,0	123,9	242,8	301,5	1.521,5
Taiapé Chinês	100,0	94,2	80,8	500,7	1.735,7
Tailândia	100,0	63,3	70,2	36,4	80,0
Vietnã	100,0	166,9	123,6	173,6	232,7
Total sob análise	100,0	88,9	95,7	89,1	246,0
Japão	100,0	103,0	110,1	88,8	118,1
Alemanha	100,0	538,8	576,2	827,5	792,6
Espanha	100,0	759,6	866,8	1.124,4	176,3
Outros*	100,0	212,7	250,8	130,0	299,3
Total demais	100,0	174,4	192,5	176,0	217,4
TOTAL	100,0	96,8	104,6	97,1	243,4

* Inclui importações das seguintes origens: Bélgica, Cayman (Ilhas), Cingapura, Colômbia, Coreia do Sul, Eslovênia, Estados Unidos da América, França, Holanda, Hong Kong, Índia, Irlanda, Itália, Reino Unido, República Tcheca, Suíça e Uruguai.

Observou-se que o volume total importado das origens sob análise variou da seguinte maneira: - 11,1% de P1 para P2; 7,6% de P2 para P3; -6,9% de P3 para P4 e 175,9% de P4 para P5. Com isso, em P5, evidenciou-se crescimento substancial do volume das importações analisadas em relação a P1, de 146%. Em termos absolutos, o aumento em conjunto de volume das origens investigadas foi o maior dentre todas as origens, evidenciando o significativo aumento absoluto das exportações da China, Taiapé Chinês, Tailândia e Vietnã para o Brasil.

Verificou-se, ainda, que os países sob análise foram os maiores fornecedores de pneus para motocicletas para o Brasil durante todo o período, representando relativamente ao volume total do produto importado pelo Brasil, 90,9% em P1, 83,5% em P2, 83,2% em P3, 83,4% em P4 e 91,8% em P5,

Quanto ao volume de importações brasileiras de pneus para motocicletas dos demais países, exceto daqueles sob análise, registrou-se crescimento sucessivo ao longo de todo o período, conforme segue: 74,4% de P1 para P2; 10,4% de P2 para P3; -8,6% de P3 para P4; e 23,6% de P4 para P5. Assim, observou-se variação positiva de 117,4% de P1 para P5.

5.1.2 - Do valor das importações

Visando tornar a análise do valor das importações mais uniforme e considerando que o frete e o seguro, dependendo da origem considerada, têm impacto relevante sobre o preço, a análise do valor das importações brasileiras de pneus para motocicletas feitas no período de julho de 2006 a junho de 2011 foi realizada em base CIF.

(Fls. 15 da Circular SECEX nº 27, de 22/06/2012).

Valor das Importações de Pneus para Motocicleta

Em número índice

Origem	P1	P2	P3	P4	P5
China	100,0	185,8	534,4	840,3	3.733,3
Taiapé Chinês	100,0	97,3	77,4	417,9	1.267,4
Tailândia	100,0	88,5	118,7	67,8	161,6
Vietnã	100,0	242,1	217,5	287,8	429,9
Total sob análise	100,0	116,8	156,8	150,1	424,9
Japão	100,0	129,7	156,9	139,8	164,1
Alemanha	100,0	438,2	460,8	645,5	871,1
Espanha	100,0	627,1	634,7	867,0	130,0
Outros*	100,0	251,7	311,8	134,2	376,4
Total demais	100,0	188,1	219,3	202,4	259,9
TOTAL	100,0	138,5	175,8	166,1	374,7

* Inclui importações das seguintes origens: Bélgica, Cayman (Ilhas), Cingapura, Colômbia, Coreia do Sul, Eslovênia, Estados Unidos da América, França, Holanda, Hong Kong, Índia, Irlanda, Itália, Reino Unido, República Tcheca, Suíça e Uruguai.

Em conjunto, o valor das importações brasileiras de pneus para motocicletas das origens sob análise aumentou, ao longo de toda série, na grandeza de 324,9%. As variações anuais corresponderam a: 16,8% de P1 para P2; 34,2% de P2 para P3; -4,3% de P3 para P4 e 183,1% de P4 para P5.

De P1 para P5, os países sob análise foram responsáveis, em média, por 68,3% do valor total das importações brasileiras.

5.1.3 - Do preço das importações

Os preços médios de importação, por país, foram calculados pela razão entre o valor das importações em base CIF, em dólares estadunidenses, e a quantidade total importada em cada período analisado. O quadro a seguir apresenta a evolução do preço CIF médio ponderado por tonelada das importações brasileiras de pneus para motocicletas.

Preço das Importações de Pneus para Motocicletas

Em número índice

Origem	P1	P2	P3	P4	P5
China	100,0	149,9	220,0	278,7	245,4
Taipe Chinês	100,0	103,3	95,8	83,5	73,0
Tailândia	100,0	139,8	169,1	186,1	201,9
Vietnã	100,0	145,0	176,0	165,8	184,8
Total investigados	100,0	131,3	163,8	168,4	172,8
Japão	100,0	125,9	142,5	157,4	139,0
Alemanha	100,0	81,3	80,0	78,0	109,9
Espanha	100,0	82,6	73,2	77,1	73,7
Outros*	100,0	118,4	124,3	103,2	125,8
Total demais	100,0	107,9	113,9	115,1	119,6
TOTAL	100,0	143,2	168,1	171,1	154,0

* Inclui importações das seguintes origens: Bélgica, Cayman (Ilhas), Cingapura, Colômbia, Coreia do Sul, Eslovênia, Estados Unidos da América, França, Holanda, Hong Kong, Índia, Irlanda, Itália, Reino Unido, República Tcheca, Suíça e Uruguai.

Observou-se que o preço CIF médio ponderado das importações sob análise cresceu continuamente ao longo do período. Inicialmente, de P1 para P2, obteve elevação de 31,3%, seguido de aumento de 24,7% de P2 para P3; de 2,8% de P3 para P4 e de 2,6% de P4 para P5. Na análise dos extremos da série verificou-se elevação de 72,8% nos preços das importações de pneus para motocicletas dos países sob análise.

O preço CIF médio ponderado dos demais fornecedores estrangeiros cresceu sucessivamente, exceto em P4. Assim, aumentou 7,9% de P1 para P2, 5,6% de P2 para P3, 1% de P3 para P4 e 3,9% de P4 para P5. A variação positiva no transcorrer do período analisado, de P1 para P5, representou 19,6%.

Em todos os períodos analisados, a média dos preços das importações de pneus para motocicleta dos países sob análise foi inferior àquela das demais origens. Em P5, a média dos preços das importações dos demais países, foi 201,6% superior à média dos preços das importações dos países sob análise.

5.2 - Do consumo nacional aparente (CNA)

Para dimensionar o consumo nacional aparente de pneus para motocicletas, foram consideradas as quantidades vendidas no mercado interno de fabricação própria, informadas pela peticionária, representante dos produtores nacionais responsáveis por 94,7% do total produzido entre julho de 2010 e junho de 2011, estimativa apresentada pela peticionária das vendas da empresa Maggion para o mesmo período e as quantidades importadas pertinentes ao escopo do pedido, apuradas com base nas estatísticas oficiais da RFB. Cabe ressaltar que os totais em volumes das vendas no mercado interno não estão líquidos de devoluções.

Consumo Nacional Aparente

Em número índice

Período	Consumo Nacional Aparente
P1	100,0
P2	117,5
P3	112,2
P4	118,2
P5	141,7

O consumo nacional aparente de pneus para motocicletas apresentou comportamento ascendente durante o período de análise, com redução apenas em P3. De P1 para P2 houve aumento de 17,5%. Já de P2 para P3 ocorreu diminuição de 4,5%, seguida de recuperação de 5,3% de P3 para P4. De P4 para P5 o CNA elevou-se em 19,9%.

Analisando-se os extremos da série, de P1 para P5, ficou evidenciado aumento de 41,7% no CNA.

5.3 - Da evolução relativa das importações brasileiras

5.3.1 - Da participação das importações no CNA

O quadro a seguir indica a participação das importações consideradas na análise de dano no consumo nacional aparente (CNA) de pneus para motocicletas.

Participação das Importações no CNA

Em %

Período	Vendas Indústria Doméstica	Demais Produtores Brasileiros	Importações Origens sob Análise	Importações Demais Origens	Consumo Nacional Aparente
P1	85,4	4,5	9,2	0,9	100,0
P2	87,1	4,6	7,0	1,4	100,0
P3	86,0	4,5	7,9	1,6	100,0
P4	87,1	4,6	6,9	1,4	100,0
P5	78,5	4,1	16,0	1,4	100,0

A participação das importações sob análise no CNA variou durante o período de análise. No primeiro período considerado na análise alcançava 9,2%, tendo sido observadas as seguintes variações em sua participação: decréscimo de 2,2 p.p. de P1 para P2; elevação de 0,9 p.p. de P2 para P3; declínio de 0,9 p.p. de P3 para P4 e finalmente crescimento de 9 p.p. de P4 para P5. Dessa forma, de P1 para P5, essas importações aumentaram sua participação no CNA em 6,8 p.p.

A participação das importações originárias de outros países no CNA alcançou 0,8% em P1. Ao longo de todo o período de análise, de P1 para P5, evidenciou-se elevação de 0,5 p.p. na participação dessas importações no CNA. As variações de um período analisado para outro foram as seguintes: 0,4 p.p. de P1 para P2; 0,2 p.p. de P2 para P3; 0,2 p.p. de P3 para P4, permanecendo estável de P4 para P5.

Dessa forma, nos termos do § 2º do art. 14 do Decreto nº 1.602, de 1995, houve aumento substancial das importações originárias sob análise em relação ao consumo no Brasil durante o período de análise.

5.3.2 - Da relação entre as importações e a produção nacional

O quadro a seguir indica a relação entre as importações originárias dos países sob análise e a produção nacional de pneus para motocicletas.

Cabe ressaltar que, tendo em conta a falta de resposta da empresa Maggion à solicitação de informações encaminhada pelo DECOM, apurou-se a produção nacional a partir da melhor informação disponível. Para estimar a produção nacional, a ANIP apurou a participação das empresas que compõem a indústria doméstica na produção total das empresas associadas da ANIP no ano de 2010. A produção da indústria doméstica, por seu turno, foi apurada a partir dos dados fornecidos pelas próprias que a compõe. Cumpre destacar que o mesmo percentual foi aplicado às vendas totais dos produtores domésticos.

Assim, construiu-se o total da produção nacional para todos os períodos tomando-se a participação percentual da empresa Maggion no total relativamente ao ano calendário de 2010.

Em número índice

Período	Produção Nacional (A) (t)	Importações Países sob Análise (B) (t)	(B) / (A) (%)
P1	100,0	100,0	100,0
P2	123,0	88,9	72,3
P3	113,9	95,7	84,0
P4	113,1	89,1	78,8
P5	126,9	246,0	193,8

A relação entre as importações sob análise e a produção nacional de pneus para motocicletas evidenciou aumento percentual daquelas sobre esta. De P1 para P2 ocorreu diminuição de 1,9 p.p., de P2 para P3, elevação de 0,8 p.p., seguida de nova diminuição de 0,4 p.p. Já de P4 para P5, evidenciou-se aumento de 7,8 p.p. Tomando-se o período analisado como um todo, ou seja, de P1 para P5, tal relação cresceu 6,4 p.p.

Dessa forma, ratificou-se, nos termos do § 2º do art. 14 do Decreto nº 1.602, de 1995, que houve aumento substancial das importações originárias da República Popular da China, do Reino da Tailândia, da República Socialista do Vietnã e de Taipé Chinês em termos relativos à produção nacional.

5.4 - Da conclusão acerca da evolução das importações

Ante o exposto, constatou-se crescimento substancial das importações sob análise tanto em termos absolutos quanto em relação à produção e ao consumo no Brasil.

6 - DO ALEGADO DANO À INDÚSTRIA DOMÉSTICA E DO NEXO DE CAUSALIDADE

O período de análise de dano à indústria doméstica compreendeu o mesmo período utilizado na análise das importações. Assim procedeu-se ao exame do impacto das importações sob análise sobre a indústria doméstica.

(Fls. 19 da Circular SECEX nº 27, de 22/06/2012).

Os valores em reais apresentados pela indústria doméstica foram corrigidos para o período de análise de dumping (julho de 2010 a junho de 2011) mediante a utilização do Índice Geral de Preços – Disponibilidade Interna (IGP-DI) da Fundação Getúlio Vargas.

No presente caso, foram analisados os dados de vendas, participação da indústria doméstica no CNA, produção, capacidade instalada, grau de ocupação, estoques, faturamento, preço médio de venda, custos, emprego, produtividade, massa salarial, demonstração de resultados das vendas no mercado interno das linhas de produção de pneus para motocicletas das empresas que compõem a indústria doméstica e comparação entre o preço do produto importado e o do produzido pela indústria doméstica.

6.1 - Dos indicadores da indústria doméstica

De acordo com o previsto no art. 17 do Decreto nº 1.602, de 1995, a indústria doméstica foi definida como as linhas de produção de pneus para motocicletas das empresas representadas pela ANIP - Associação Nacional da Indústria de Pneumáticos, a saber, Industrial Levorin S.A., Pirelli Pneumáticos Ltda., Rinaldi S.A. Indústria de Pneumáticos. Dessa forma, os indicadores considerados neste Anexo refletem os resultados alcançados pelas citadas linhas de produção.

6.1.1 - Da produção, da capacidade instalada e do grau de ocupação

Conforme as informações apresentadas, a capacidade instalada efetiva foi mensurada levando em consideração o ciclo de vulcanização médio da linha de motocicleta de um pneu X disponibilidade de prensas X dias úteis de trabalho no ano. A peticionária informou que as paradas de produção observadas no período referiram-se a férias coletivas e foram planejadas. O quadro a seguir mostra a capacidade instalada efetiva da indústria doméstica, sua produção e seu grau de ocupação:

Capacidade Instalada, Produção e Grau de Ocupação

Em número índice

Período	Capacidade Efetiva	Produção	Grau de ocupação (%)
P1	100,0	100,0	100,0
P2	122,8	123,0	100,1
P3	123,0	113,9	92,6
P4	138,3	113,1	81,8
P5	150,2	126,9	84,4

A capacidade efetiva de produção elevou-se ao longo do período considerado, tendo alcançado 50,2%, na comparação de P1 para P5. Nos demais períodos observaram-se as seguintes variações: 22,8% de P1 para P2; 0,2% de P2 para P3; 12,4% de P3 para P4; e 8,5% de P4 para P5. Cabe ressaltar, que a análise da capacidade instalada relativamente à evolução do CNA, de 41,7% ao longo de todo o período de análise, conforme apresentado no item 5.2, apresenta evolução positiva de caráter semelhante.

O volume de produção da indústria doméstica, após aumentar 23% de P1 para P2, diminuiu 7,3% de P2 para P3 e 0,7% de P3 para P4. Já de P4 para P5 a produção cresceu 12,2%. Ao considerar-se todo o período de análise, o volume de produção da indústria doméstica cresceu 26,9%.

O grau de ocupação da capacidade instalada diminuiu de P1 até P4, apresentando as seguintes variações: aumentou 0,1 p.p. de P1 para P2; caiu 7,1 p.p. de P2 para P3 e 10,3 p.p. de P3 para P4. No último período, de P4 para P5, em que pese o grau de ocupação ter crescido 2,6 p.p, este foi o segundo pior desempenho ao longo da série analisada. Em se considerando todo o período de análise, o grau de

(Fls. 20 da Circular SECEX nº 27, de 22/06/2012).

ocupação da capacidade instalada efetiva da indústria doméstica declinou 14,6 p.p., pois a elevação da capacidade instalada efetiva foi mais significativa que o aumento da produção da indústria doméstica.

6.1.2 - Do volume de vendas internas

O quadro a seguir apresenta as vendas de produto próprio da indústria doméstica, conforme informado na petição. Registre-se que, para fins de abertura, não foram consideradas as devoluções de mercadoria no mercado interno e no mercado externo.

Vendas da Indústria Doméstica

Em número índice

Período	Vendas Totais (t)	Vendas no Mercado Interno (t)	Vendas no Mercado Externo (t)
P1	100,0	100,0	100,0
P2	119,9	119,8	119,9
P3	108,2	113,1	99,4
P4	114,1	120,6	102,3
P5	125,4	130,3	116,5

Observou-se que o volume de vendas para o mercado interno aumentou 19,8% de P1 para P2 e reduziu-se em 5,6% de P2 para P3. De P3 para P4, o volume de vendas voltou a crescer 6,6% e, de P4 para P5, aumentou 8,1%. Ao considerar-se todo o período de análise, o volume de vendas da indústria doméstica para o mercado interno, referente a produtos de fabricação própria, aumentou 30,3%.

O volume de vendas para o mercado externo, após aumentar 19,9% de P1 para P2, apresentou redução de 17,1% de P2 para P3, mas tornou a crescer de P3 para P4, 2,9%. De P4 para P5, esse volume aumentou 13,9%. Assim considerando todo o período de análise, de P1 a P5, o volume de vendas da indústria doméstica para o mercado externo elevou-se em 16,5%.

Como o volume de vendas no mercado interno representou a maior parcela do volume total de vendas da indústria doméstica durante o período considerado – 66,4% em média – o volume total de vendas apresentou comportamento similar ao do mercado interno em quase toda sua extensão: cresceu 19,9% de P1 para P2, diminuiu 9,7% de P2 para P3, e aumentou 5,4% de P3 para P4. De P4 para P5, aumentou 9,9%. De P1 para P5, o volume total de vendas da indústria doméstica aumentou 25,4%.

6.1.3 - Da participação das vendas no CNA

Conforme se depreende do quadro no item 5.3.1 desta Anexo, a participação das vendas da indústria doméstica no consumo nacional aparente de pneus para motocicletas variou durante todo o período de análise, conforme demonstrado a seguir: aumentou 1,7 p.p. de P1 para P2; diminuiu 1,1 p.p. de P2 para P3; aumentou 1,1 p.p. de P3 para P4; e diminuiu 8,6 p.p. de P4 para P5. Assim, a participação das vendas da indústria doméstica no consumo nacional diminuiu 6,9 p.p. de P1 para P5.

Dessa forma, ficou constatado que, apesar do aumento absoluto das vendas da indústria doméstica e do aumento absoluto do consumo nacional aparente, houve perda de participação no CNA por parte da indústria nacional em benefício das importações das origens sob análise.

6.1.4 - Do estoque

O quadro a seguir indica o estoque acumulado no final de cada período analisado:

Estoque Final

Em número índice

Período	Estoque Final
P1	100,0
P2	149,7
P3	258,6
P4	168,4
P5	186,6

O volume do estoque final de pneus para motocicletas aumentou 49,7% de P1 para P2 e 72,8% de P2 para P3, quando, em razão da redução das vendas internas e externas e apesar da redução na produção, apresentou o maior volume de estoques do período sob análise. De P3 para P4, com a recuperação das vendas da indústria doméstica e nova redução na produção, esse volume declinou 34,9%. De P4 para P5, houve aumento de 10,8%, uma vez que o aumento das vendas, tanto no mercado interno como no externo, não acompanhou o aumento observado na produção no mesmo intervalo. Considerando-se todo o período de análise, o volume do estoque final da indústria doméstica aumentou 86,6%.

O quadro a seguir, por sua vez, apresenta a relação entre esse estoque acumulado e a produção da indústria doméstica em cada período de análise.

Relação Estoque Final/Produção

Em número índice

Período	Estoque Final	Produção	Relação (%)
P1	100,0	100,0	100,0
P2	149,7	123,0	122,9
P3	258,6	113,9	228,6
P4	168,4	113,1	148,6
P5	186,6	126,9	148,6

A relação estoque final/produção aumentou 0,8 p.p. de P1 para P2. No período subsequente, de P2 para P3, a relação aumentou 3,7 p.p., e foi a pior da série em análise. De P3 para P4 a relação diminuiu 2,7 p.p., seguida de outro declínio de 0,1 p.p. Em se considerando todo o período analisado, a relação estoque final/produção aumentou 1,7 p.p., porém em P5 apresentou resultados melhores do que em P3.

6.1.5 - Da receita com vendas internas

De acordo com o informado na petição, a receita com vendas da indústria doméstica refere-se às vendas internas líquidas, de produto de fabricação própria. Cabe destacar que, ao longo do período de análise, a linha de produção de pneus de motocicleta representou de 8% a 10% do faturamento total das empresas que compõem a indústria doméstica.

Receita com Vendas

Em número índice

Período	Mercado Interno	Mercado Externo	Receita Total
	Valor	Valor	Valor
P1	100,0	100,0	100,0
P2	113,3	99,0	109,4
P3	107,7	107,3	107,6
P4	116,2	101,5	112,2
P5	120,7	109,7	117,7

O faturamento líquido obtido com as vendas no mercado interno representou sempre mais de 70% do faturamento total da linha de produção e apresentou o seguinte comportamento ao longo do período analisado: aumentou 13,3% de P1 para P2, e se reduziu em 5% de P2 para P3. Já de P3 para P4 voltou a subir 7,9% seguido de aumento de 3,9% de P4 para P5. Levando-se em conta o período de análise, o faturamento líquido elevou-se 20,7%.

O faturamento líquido obtido com as vendas no mercado externo reduziu-se 1% de P1 para P2, mas aumentou 8,4% de P2 para P3. De P3 para P4 obteve nova diminuição de 5,4% e no último período, de P4 para P5, voltou a aumentar 8,1%. Considerando-se todo o intervalo analisado este faturamento apresentou elevação de 9,7%.

O faturamento líquido total aumentou 9,4% de P1 para P2, e se reduziu em 1,7% de P2 para P3, em função da queda observada no faturamento com vendas internas. Já de P3 para P4, com a recuperação do faturamento interno e apesar da queda no faturamento externo, voltou a subir 4,3% seguido de aumento de 4,9% de P4 para P5, para o qual contribuíram tanto as vendas para o mercado interno como para o externo. Ao considerar-se todo o período de análise o faturamento líquido elevou-se 17,7%.

6.1.6 - Do preço médio

A média dos preços de venda foi obtida pela razão entre o faturamento líquido obtido com as vendas de pneus para motocicletas de fabricação própria e as respectivas quantidades vendidas.

Média dos Preços de Venda da Indústria Doméstica

Em número índice

Período	Preço (Mercado interno)	Preço (Mercado externo)
P1	100,0	100,0
P2	94,6	82,6
P3	95,2	107,9
P4	96,4	99,3
P5	92,7	94,2

Observou-se que a média dos preços de pneus para motocicletas no mercado interno variou ao longo do período de análise: houve queda de 5,4% de P1 para P2 e aumento de 0,7% de P2 para P3. Em seguida, de P3 para P4, o preço médio aumentou 1,2%. No último período, de P4 para P5, voltou a cair, apresentando redução de 3,8%. Assim de P1 a P5, a média dos preços de venda da indústria doméstica no mercado interno declinou 7,4%, quando neste último foram observados os preços mais baixos do período analisado.

(Fls. 23 da Circular SECEX nº 27, de 22/06/2012).

Em relação aos preços de venda no mercado externo, constatou-se comportamento semelhante àquele registrado no mercado interno: diminuição de 17,4% de P1 para P2, aumento de 30,7% de P2 para P3 seguidos de reduções de 8% de P3 para P4 e 5,1% de P4 para P5. Comparando-se os extremos da série, de P1 a P5, acumulou-se retração de 5,8% nos preços de venda no mercado externo. Contudo, foi em P2 que se observaram os preços mais baixos do mercado externo na série analisada.

6.1.7 - Do custo de produção

O quadro a seguir apresenta os custos de produção associados à fabricação de pneus para motocicletas pela indústria doméstica.

Evolução dos Custos

Custos	Em número índice				
	P1	P2	P3	P4	P5
1. Matéria-prima	100,0	88,3	100,4	80,9	87,7
2. Mão de Obra	100,0	94,1	103,2	122,4	119,9
3. Outros	100,0	89,6	88,7	99,8	76,7
4. Custo de Produção (1 + 2 + 3)	100,0	89,5	97,9	91,6	89,6

No que tange aos custos de produção, ocorreu de P1 para P2 diminuição de 10,5% nos custos. De P2 para P3 houve aumento de 9,4% seguido por novas reduções de P3 para P4 e de P4 para P5, de 6,4% e 2,2%, respectivamente. Assim ao considerar-se todo o período de análise, de P1 a P5, o custo de produção declinou 10,4%.

Ao longo do período analisado, a rubrica matéria-prima representou cerca de 60% do custo de produção, de maneira que a variação do custo de produção acompanhou a tendência de comportamento desta rubrica. A exceção se deu de P4 para P5 quando, apesar do aumento da matéria-prima, houve redução do custo de produção em virtude da redução mais acentuada dos outros custos, que apresentaram o menor valor no período analisado.

6.1.8 - Da relação entre o custo e o preço

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

Participação dos Custos sobre o Preço de Venda

Período	Preço de Venda (A)	Custo Total (B)	(B/A) (%)	(A-B) (R\$)	Custo de Produção (C)	Em número índice	
						(C/A) (%)	(A-C) (R\$)
P1	100,0	100,0	[CONFIDENCIAL]	100,0	100,0	[CONFIDENCIAL]	100,0
P2	94,6	90,2	[CONFIDENCIAL]	111,2	89,5	[CONFIDENCIAL]	105,6
P3	95,2	100,5	[CONFIDENCIAL]	74,9	97,9	[CONFIDENCIAL]	89,4
P4	96,4	98,3	[CONFIDENCIAL]	88,9	91,6	[CONFIDENCIAL]	106,7
P5	92,6	93,0	[CONFIDENCIAL]	91,4	89,6	[CONFIDENCIAL]	99,3

A relação do custo total sobre o preço apresentou redução de [CONFIDENCIAL] p.p. de P1 para P2, tendo em vista a redução mais significativa nos custos do que nos preços da indústria doméstica. Em seguida houve aumento de [CONFIDENCIAL] p.p. de P2 para P3, quando a elevação dos custos representou mais de dez vezes o aumento ocorrido nos preços. Em P3, a relação apresentou o pior desempenho da série. Já de P3 para P4, com a recuperação de parte dos preços associada à nova redução

(Fls. 24 da Circular SECEX nº 27, de 22/06/2012).

de custos, a relação registrou diminuição de [CONFIDENCIAL] p.p. De P4 para P5 a queda no custo total mais acentuada do que a observada nos preços diminuiu a relação em [CONFIDENCIAL] p.p. No tocante a todo período de análise, P1 a P5, a relação custo total/preço elevou-se em [CONFIDENCIAL] p.p.

Com a queda simultânea de custos e preços, a relação entre o custo de produção e o preço apresentou redução semelhante de [CONFIDENCIAL] p.p. de P1 para P2. Com o aumento maior nos custos de produção do que no preço, houve aumento de [CONFIDENCIAL] p.p. de P2 para P3 – quando a relação apresentou o pior resultado da série analisada. A redução de [CONFIDENCIAL] p.p. de P3 para P4 se explica tanto pela queda do custo de produção como pela leve recuperação dos preços da indústria doméstica. Por fim, houve novo aumento de [CONFIDENCIAL] p.p. de P4 para P5 em virtude da redução mais pronunciada dos preços em comparação à redução sofrida pelos custos de produção. Ao longo da série analisada, com a queda mais acentuada do preço em relação ao custo de produção, esta relação apresentou queda de [CONFIDENCIAL] p.p.

6.1.9 - Da Demonstração do Resultado do Exercício e do lucro

Os quadros a seguir mostram a DRE, obtida com a venda de pneus de motocicletas de fabricação própria no mercado interno, e as margens de lucro, conforme informado na petição de abertura.

DRE

Em número índice

Contas	P1	P2	P3	P4	P5
Vendas Líq. Total	100,0	113,3	107,7	116,2	120,7
CPV	-100,0	-111,4	-115,1	-113,4	-126,2
Lucro Bruto	100,0	116,3	95,6	120,6	111,7
Despesa Venda	-100,0	-108,7	-106,5	-136,7	-141,7
Outras Desp./Rec.Op.	-100,0	-130,5	-165,7	-243,6	-191,2
Desp. Financeiras	-100,0	-147,5	-447,7	-188,6	-157,0
Rec. Financeiras	100,0	166,7	534,4	224,4	189,2
Desp. Op. Totais	100,0	113,6	132,8	170,0	149,2
Lucro Operacional	100,0	117,4	81,0	101,1	96,9
Lucro Op. s/ Res. Financeiro	100,0	119,4	78,6	103,3	99,8

Margem de Lucro

Em número índice

Margem	P1	P2	P3	P4	P5
Margem Bruta	100,0	102,7	88,8	103,8	92,6
Margem Operac.	100,0	103,6	75,2	87,0	80,3
Margem Op. s/ Res. Financeiro	100,0	105,4	73,0	88,9	82,7

O lucro bruto com a venda de pneus para motocicletas no mercado interno aumentou de forma irregular no decorrer de todo o período, alcançando elevação de 11,7% de P1 para P5. Nas variações entre os intervalos registraram-se os seguintes resultados: aumento de 16,3% de P1 para P2; redução de 17,8% de P2 para P3; aumento de 26,1% de P3 para P4 e declínio de 7,3% de P4 para P5.

(Fls. 25 da Circular SECEX nº 27, de 22/06/2012).

A margem bruta apresentou comportamento similar: aumento de [CONFIDENCIAL] p.p. de P1 para P2; queda de [CONFIDENCIAL] p.p. de P2 para P3; aumento de [CONFIDENCIAL] p.p. de P3 para P4 e queda de [CONFIDENCIAL] p.p. de P4 para P5. Porém, em se considerando os extremos da série, de P1 para P5, a margem bruta registrou queda de [CONFIDENCIAL] p.p.

O lucro operacional obtido com as vendas no mercado interno apresentou elevação de P1 para P2 de 17,4%; redução de P2 para P3 de 31%, novo aumento de P3 para P4, 24,8%; seguido de redução de P4 para P5, 4,1%. A redução quando se comparam os extremos da série, P1 para P5, chegou a 3,1%.

A margem operacional aumentou [CONFIDENCIAL] p.p. de P1 para P2 e reduziu-se [CONFIDENCIAL] p.p. de P2 para P3. Após aumento de [CONFIDENCIAL] p.p. de P3 para P4, houve nova queda de [CONFIDENCIAL] p.p. de P4 para P5; acumulando retração de [CONFIDENCIAL] p.p. de P1 para P5.

Paralelamente, o lucro operacional exclusive resultado financeiro apresentou diminuição na totalidade do intervalo, de P1 para P5, de 0,2%. De P1 para P2, apurou-se elevação de 19,4%; de P2 para P3, redução de 34,1%; de P3 para P4, aumento de 31,3%; e de P4 para P5, diminuição de 3,3%.

De forma concomitante, a margem operacional exclusive resultado financeiro também apresentou variação negativa de [CONFIDENCIAL] p.p., tomando-se os extremos da série, de P1 para P5. As variações durante o período obedeceram ao seguinte padrão: de P1 para P2, aumento de [CONFIDENCIAL] p.p.; de P2 para P3, diminuição de [CONFIDENCIAL] p.p.; de P3 para P4, aumento de [CONFIDENCIAL] p.p.; e de P4 para P5, diminuição de [CONFIDENCIAL] p.p.

DRE unitário

Em número índice

Contas	P1	P2	P3	P4	P5
Vendas Líq. Total	100,0	94,6	95,2	96,4	92,6
CPV	-100,0	-93,0	-101,8	-94,1	-96,9
Lucro Bruto	100,0	97,1	84,6	100,0	85,8
Despesa Venda	-100,0	-90,7	-94,2	-113,4	-108,7
Outras Desp./Rec.Op.	-100,0	-108,9	-146,5	-202,1	-146,8
Desp. Financeiras	-100,0	-123,1	-395,9	-156,5	-120,5
Rec. Financeiras	100,0	139,1	472,6	186,1	145,2
Desp. Op Totais	100,0	94,8	117,4	141,0	114,6
Lucro Operacional	100,0	98,0	71,6	83,8	74,4
Lucro Op. s/ Res. Financeiro	100,0	99,6	69,5	85,6	76,6

Ao analisar-se a demonstração de resultados obtida com a comercialização de pneus para motocicletas no mercado interno por tonelada vendida, observou-se que o lucro operacional unitário obtido pela indústria doméstica apresentou queda proporcionalmente mais acentuada (25,6%) que a redução sofrida pelo total do lucro bruto obtido com as vendas da indústria doméstica (3,1%).

Com relação ao lucro bruto unitário, observaram-se quedas de 2,9% de P1 para P2, e de 12,9% de P2 para P3. De P3 para P4 houve aumento de 18,3%, seguido de nova queda de 14,2%. Ao longo do período analisado, o lucro bruto obtido com a venda de uma tonelada de pneus para motocicletas retraiu-se 14%.

(Fls. 26 da Circular SECEX nº 27, de 22/06/2012).

Com relação ao lucro operacional por tonelada e ao lucro operacional exclusive resultado financeiro, as tendências de variação ao longo do período de análise foram semelhantes: quedas de 2% e de 0,4% de P1 para P2, novas quedas de 26,9% e 13,1% de P2 para P3, recuperação de 17,1% e 23,2% de P3 para P4, seguidas de novas reduções de 11,2% e 10,5% de P4 para P5. De P1 para P5, as reduções alcançadas nestes indicadores foram de 25,6% e 23,4%, respectivamente.

6.1.10 - Do emprego, da produtividade e da massa salarial

Os quadros a seguir, elaborados pelo Departamento com base nas informações complementares à petição de abertura, mostram o número de empregados, a produtividade e a massa salarial relacionados à produção/venda de pneus para motocicletas pela indústria doméstica.

Evolução do número de empregados

Empregos	P1	P2	P3	P4	P5
Linha de Produção Direta	100,0	116,0	117,2	125,6	142,1
Linha de Produção Indireta	100,0	115,1	121,1	154,7	181,9
Administração	100,0	111,1	92,6	96,3	116,0
Vendas	100,0	127,8	101,4	111,1	113,9
Total	100,0	116,2	115,6	128,9	147,1

Verificou-se elevação do número de empregados que atuam diretamente na linha de produção durante todo o período: 16% de P1 para P2; 1% de P2 para P3; 7,2% de P3 para P4 e 13,1% de P4 para P5. Assim, tomando-se todo o período, de P1 para P5, o número de empregados ligados diretamente ao processo produtivo elevou-se 42,1%. O mesmo ocorreu com o número de empregos indiretos na produção: observaram-se aumentos de 15,1% de P1 para P2, 5,2% de P2 para P3, 27,7% de P3 para P4 e 17,6% de P4 para P5. De P1 para P5, o número de empregos indiretos na produção acumulou aumento de 81,9%.

No que tange os empregos da área de administração ocorreu a seguinte variação: de P1 para P2, elevação de 11,1%; de P2 para P3, redução de 16,7%; de P3 para P4, aumento de 4,0%; e de P4 para P5 novo aumento de 20,5%. Nos extremos do período, de P1 a P5, evidenciou-se elevação de 16%.

Em relação aos empregos do setor de vendas apurou-se, de P1 para P2 aumento de 27,8%; de P2 para P3, redução de 20,7%; de P3 para P4, elevação de 9,6% e de P4 para P5 repetiu-se uma elevação de 2,5%. Quando analisados os extremos da série, de P1 para P5, notou-se aumento de 13,9% nos empregos dedicados às vendas.

Dessa forma, o número total de empregados na indústria doméstica de pneus para motocicletas aumentou 47,1%, durante todo o período de análise, apresentando as seguintes variações no intervalo: elevação de 16,2% de P1 para P2; diminuição de 0,5% de P2 para P3; seguido de elevações de 11,6% de P3 para P4 e de 14% de P4 para P5.

Produtividade por empregado

Em número índice

Período	Número de empregados envolvidos diretamente na linha de produção	Produção (t)	Produção por empregado envolvido na linha da produção (t)
P1	100,0	100,0	100,0
P2	116,0	123,0	106,0
P3	117,2	113,9	97,2
P4	125,6	113,1	90,0
P5	142,1	126,9	89,3

A produtividade por empregado ligado diretamente à produção apresentou a seguinte evolução no transcorrer do período analisado: aumento de 6% de P1 para P2; redução de 8,2% de P2 para P3; nova redução de 7,4% de P3 para P4 e queda de 0,8% de P4 para P5. Considerando-se todo o período de análise, a produtividade por empregado ligado diretamente à produção diminuiu 10,7%. Cabe ressaltar que a redução ocorrida entre P3 e P4 ocorreu antes do aumento de 175,9% no volume de importações ocorrido de P4 para P5.

Massa salarial

Em número índice

	P1	P2	P3	P4	P5
Linha Produção Direta	100,0	117,6	126,9	133,1	150,7
Linha Produção Indireta	100,0	123,6	142,6	172,2	230,1
Administração	100,0	111,1	115,9	113,2	153,1
Vendas	100,0	112,0	106,5	111,5	117,3
Total	100,0	118,0	128,2	140,0	170,6

A massa salarial dos empregados diretamente envolvidos na linha de produção cresceu durante todo o período analisado, apresentando as seguintes variações: 17,6% de P1 para P2; 7,9% de P2 para P3; 4,8% de P3 para P4 e 13,2% de P4 para P5. Em se considerando o intervalo total analisado, de P1 para P5, ocorreu elevação de 50,7% na massa salarial dos empregados ligados diretamente à produção.

A massa salarial dos empregados ligados indiretamente à linha de produção também apresentou crescimento ao longo de todo o período analisado: 23,6% de P1 para P2, 15,4% de P2 para P3, 20,8% de P3 para P4 e 33,6% de P4 para P5. Ao longo de todo o período de análise, a massa salarial dos empregados ligados indiretamente à linha de produção cresceu 130,1%.

No que tange aos empregados da administração, a massa salarial apresentou elevação contínua, com variação dentro do período analisado conforme segue: aumento de 11,1% de P1 para P2; elevação de 4,3% de P2 para P3; diminuição de 2,3% de P3 para P4; e aumento de 35,2% de P4 para P5. A elevação consoante todo o período de análise chegou a 53,1% para os empregados na administração.

Em relação à massa salarial dos empregados da área de vendas, as variações dentro do intervalo foram as seguintes: aumento de 12% de P1 para P2; diminuição de 4,8% de P2 para P3; elevação de 4,6% de P3 para P4; e novo aumento de 5,3% de P4 para P5. Na totalidade do período analisado a massa salarial relativa aos postos de vendas elevou-se 17,3%.

(Fls. 28 da Circular SECEX nº 27, de 22/06/2012).

Já a massa salarial total, relativa à indústria doméstica de pneus para motocicletas elevou-se 70,6% ao longo do período analisado, apresentando os seguintes aumentos: 18% de P1 para P2; 8,6% de P2 para P3; 9,2% de P3 para P4 e 21,9% de P4 para P5.

6.2 - Dos efeitos das importações sobre o preço da indústria doméstica

O efeito do preço do produto importado alegadamente a preço de dumping sobre o preço da indústria doméstica deve ser avaliado sob três aspectos, conforme disposto no § 4º do art. 14 do Decreto nº 1.602, de 1995. Inicialmente, deve ser verificada a existência de subcotação expressiva do preço do produto importado em relação ao preço do produto similar no Brasil, ou seja, se o preço internado do produto importado em relação ao produto similar é inferior ao preço do produto brasileiro. Em seguida, examina-se se ocorreu 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 sob análise impedem de forma relevante o aumento de preço, que teria ocorrido na ausência de tais importações, devido à elevação de custo.

A fim de comparar o preço dos pneus para motocicletas importados da China, Taipé Chinês, Vietnã e Tailândia, com a média dos preços de venda da indústria doméstica no mercado interno, procedeu-se ao cálculo do preço CIF internado do produto importado das origens sob análise no mercado brasileiro. Já a média dos preços da indústria doméstica no mercado interno foi obtida pela razão entre o faturamento líquido, em reais corrigidos, e a quantidade vendida no mercado interno durante o período de análise.

Para calcular os preços internados do produto importado das origens sob análise, foram considerados os preços de importação médios ponderados, na condição CIF, obtidos das estatísticas oficiais brasileiras fornecidas pela RFB, em reais.

A esses preços foram adicionados os valores das despesas de internação, estimadas em 3% pela petionária. Ainda, conforme o regime tributário das importações, foram somados os valores de Imposto de Importação (II), de 16%, e o Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM), de 25%, sobre o valor do frete internacional.

Os preços internados das origens sob análise foram corrigidos com base no IGP-DI, a fim de obterem-se os valores internados em reais corrigidos e compará-los com os preços da indústria doméstica, de modo a determinar a subcotação.

Os quadros a seguir demonstram os cálculos efetuados e os valores de subcotação obtidos para cada período de análise de dano à indústria doméstica.

Subcotação Ponderada dos Preços das Importações da China, Taipé, Tailândia e Vietnã

	P1	P2	P3	P4	P5
Subcotação China (R\$ corrigidos/t)	100,0	82,4	42,7	32,9	58,5
Exportações China (t)	100,0	124,0	242,8	301,5	1.521,5
Subcotação Taipé (R\$ corrigidos/t)	100,0	47,7	19,8	-45,7	-96,0
Exportações Taipé (t)	100,0	94,2	80,9	500,9	1.736,1
Subcotação Tailândia (R\$ corrigidos/t)	100,0	72,9	9,9	33,4	40,0
Exportações Tailândia (t)	100,0	63,3	70,2	36,4	80,1
Subcotação Vietnã (R\$ corrigidos/t)	100,0	81,1	52,0	78,7	77,8
Exportações Vietnã (t)	100,0	166,9	123,6	173,6	232,7
Subcotação Ponderada (R\$ corrigidos/t)	100,0	85,8	35,4	63,4	75,8

Constatou-se que o preço médio ponderado do produto importado das origens sob análise, internado no Brasil, esteve subcotado em relação ao preço da indústria doméstica durante todo o período de análise de dano.

Considerando-se que o incremento mais significativo das importações objeto de análise se deu de P4 para P5, correspondendo a aumento de 175,9%, e que no mesmo intervalo o preço da indústria doméstica sofreu redução de 3,8%, constatou-se que neste período as importações a preços subcotados levaram à depressão do preço da indústria doméstica.

6.3 - Da conclusão sobre os indícios de dano à indústria doméstica

Da análise dos dados e indicadores da indústria doméstica, verifica-se que no período de análise da existência de dano:

a) A capacidade efetiva de produção elevou-se ao longo de todo o período em análise, aumentando 50,2% de P1 para P5, acompanhando a tendência de elevação no CNA, que aumentou 41,7%. Já o volume de produção da indústria doméstica oscilou ao longo do período, porém acumulou aumento de 26,9% de P1 para P5. Considerando-se o mesmo intervalo, o grau de ocupação da capacidade instalada efetiva declinou 14,6 p.p., uma vez que o aumento da capacidade instalada efetiva foi maior que o aumento da produção da indústria doméstica;

b) O volume de vendas da indústria doméstica no mercado interno, de fabricação própria, aumentou 8,1% de P4 para P5 e 30,3% de P1 para P5;

c) O consumo nacional aparente aumentou 19,9% de P4 para P5 e 41,7% de P1 para P5. Em que pese o aumento do seu volume de vendas, a participação das vendas da indústria doméstica no consumo nacional aparente apresentou tendência de queda ao longo do período de análise: em P5 representou 78,5% do CNA enquanto em P1 e em P4 correspondia 85,4% e 87,1%, respectivamente;

d) O faturamento da indústria doméstica com vendas no mercado interno oscilou ao longo do período, tendo aumentado 3,9% de P4 para P5 e acumulando de P1 para P5 aumento de 20,7%;

e) O preço médio de venda da indústria doméstica sofreu redução ao longo de todo o período, reduzindo-se 7,4% de P1 para P5 e 3,8% de P4 para P5. No período analisado o custo de produção reduziu-se em montantes absolutos menores que a redução observada nos preços da indústria doméstica;

f) A relação custo de produção/preço apresentou redução de [CONFIDENCIAL] p.p. de P1 para P5 e aumento de [CONFIDENCIAL] p.p. de P4 para P5. A relação custo total/preço apresentou redução de [CONFIDENCIAL] p.p. de P4 para P5 e aumento de [CONFIDENCIAL] p.p. de P1 para P5;

g) As margens apresentaram diminuição durante todo o período de análise. A margem bruta sofreu quedas de [CONFIDENCIAL] p.p. de P1 para P5 e de [CONFIDENCIAL] p.p. de P4 para P5, a margem operacional, quedas de [CONFIDENCIAL] p.p. de P1 para P5 e de [CONFIDENCIAL] p.p. de P4 para P5, e a margem operacional sem resultado financeiro reduziu-se [CONFIDENCIAL] p.p. de P1 para P5 e [CONFIDENCIAL] p.p. de P4 para P5;

h) O número de empregados ligados à produção aumentou 42,1% de P1 para P5 e 13,1% de P4 para P5. A massa salarial, desses empregados, no mesmo período analisado, teve variação positiva de 50,7%, e 13,2% respectivamente;

(Fls. 30 da Circular SECEX nº 27, de 22/06/2012).

i) Como o aumento na produção foi proporcionalmente maior que o aumento do número de empregados, a produtividade por empregado sofreu queda de 10,7% de P1 para P5 e 0,8% de P4 para P5;

j) As importações sob análise foram efetuadas a preços subcotados em todo o período, sendo que de P4 para P5, quando houve o maior incremento do volume importado a preços com indícios de dumping, as importações tiveram por efeito deprimir os preços da indústria doméstica.

Conforme observado anteriormente, as importações sob análise apresentaram aumento de 175,9% de P4 para P5, o que evidencia a existência de demanda para a indústria doméstica ampliar sua capacidade, sua produção e suas vendas internas. Neste mesmo intervalo, apesar do aumento de 8,1% no volume de vendas da indústria doméstica e da redução de 10,4% dos custos de produção e de 7% do custo total, a fim de concorrer com as crescentes importações, efetuadas a preços com indícios de dumping e subcotadas, a indústria doméstica deprimiu seus preços em 7,4%. Assim, mesmo com aumento do volume de vendas, houve redução de sua massa de lucro e, consequentemente das margens obtidas no negócio de pneus de motocicletas.

Tendo em conta o exposto, pôde-se concluir pela existência de indícios de dano à indústria doméstica.

6.4 - Do nexso de causalidade

6.4.1 - Do impacto das importações objeto de dumping sobre a indústria doméstica

Em P1 foram importados cerca de 2.661,7 t de pneus para motocicletas das origens analisadas, que alcançaram 9,2% de participação no CNA, enquanto o volume de pneus para motocicletas vendido pela petionária, 24,691 t, representava 85,4% do mercado brasileiro.

Em P4, as importações das origens sob análise chegaram a 2.372,56 t, representando 6,9% do CNA, enquanto a indústria doméstica vendeu 29.465 t, que representaram 87,1% do CNA.

No último período, de P4 para P5, as importações analisadas cresceram 175,9%, alcançando 7.128 t e passaram a representar 15,9% do CNA. Neste período, aparentemente com intuito de competir com as importações subcotadas das origens em análise, as empresas representadas pela petionária optaram por reduzir seu preço além das reduções observadas no custo de produção, com vistas a aumentar seu volume de vendas. Em que pese este aumento das vendas, o mesmo não foi suficiente para escoar o aumento 5379 t na produção ocorrido no mesmo intervalo, aumento este compatível com a expectativa de aumento do CNA, que no mesmo intervalo elevou-se 6.812 t.

A redução de preços da indústria doméstica se deu acompanhada de sacrifício de sua lucratividade: as margens de lucro bruto, operacional e operacional sem resultado financeiro decresceram de P4 para P5.

6.4.2 - Dos outros fatores relevantes

Consoante o determinado pelo § 1º do art. 15 do Decreto nº 1.602, de 1995, procurou-se identificar os outros fatores relevantes, além das importações alegadamente a preços de dumping, que possam ter causado o eventual dano à indústria doméstica no período em análise.

Ao analisar as importações dos países não investigados, verificou-se que o eventual dano causado à indústria doméstica não deve ser atribuído a essas, uma vez que os preços de importação destas origens

(Fls. 31 da Circular SECEX nº 27, de 22/06/2012).

em todos os períodos foram superiores aos preços dos países sob análise. As importações destes países não investigados, apesar de terem aumentado substancialmente em termos absolutos de P4 para P5, mantiveram de P2 para P5 participação estável no CNA, em torno de 1,4%.

Não houve alteração da alíquota do Imposto de Importação de 16% aplicada às importações de pneus para motocicletas pelo Brasil no período em análise, fator contrário ao aumento do dano à indústria doméstica.

Não foram observadas variações nos padrões de consumo do produto sob análise que pudessem estar impactando os preços da indústria doméstica. Prova disso é o aumento expressivo evidenciado no consumo nacional aparente de pneus para motocicletas no Brasil, que cresceu, de P1 para P5, o equivalente a 41,7%.

Não foram identificadas práticas restritivas ao comércio pelos produtores domésticos ou estrangeiros, nem adoção de evoluções tecnológicas que pudessem resultar na preferência do produto importado ao nacional. O produto importado das origens sob análise e o fabricado no Brasil são concorrentes entre si, atentando às mesmas normas técnicas e disputando o mesmo mercado. Tampouco, há qualquer indicação de que tenha ocorrido progresso tecnológico que prejudicasse a indústria brasileira.

Em que pese a melhora no desempenho exportador da indústria doméstica de P4 para P5, quando passaram de 31,7% do total de vendas para 32,9%, neste período a participação foi inferior àquela observada em P1 e P2, equivalentes em ambos os intervalos a 35,4% do total das vendas.

Foi observada a ocorrência de redução da produtividade da indústria doméstica de P1 para P5, mas de P4 para P5, quando houve o aumento das importações com indícios de dumping, a produtividade manteve-se praticamente estável, de maneira que o desempenho negativo da indústria doméstica neste intervalo não pode ser atribuído ao fator produtividade.

Em síntese, não foram identificados outros fatores que pudessem contribuir significativamente para os indícios de dano experimentados pela indústria doméstica.

Cabe destacar, contudo, que alguns dos indicadores da indústria doméstica apresentaram seu pior desempenho em P3. Questionada pelo Departamento com relação ao desempenho negativo dos indicadores da indústria doméstica em P3, a peticionária alegou que P3 correspondeu ao período em que a economia brasileira foi mais fortemente afetada pela crise financeira internacional, cujos efeitos também foram sentidos no mercado brasileiro de pneus para motocicletas. Destacou que, enquanto a indústria doméstica apresentou retração de suas vendas em P3, as importações objeto de análise apresentaram pequeno incremento, afetando a composição do mercado nacional.

6.4.3 - Da conclusão sobre o nexo causal

Considerando as análises dos indicadores econômicos elaboradas nos itens anteriores, pode-se deduzir que as importações alegadamente a preços de dumping contribuíram de maneira significativa para o dano verificado na indústria doméstica.

7 - DA CONCLUSÃO DO ANEXO

Uma vez verificada a existência de indícios suficientes de dumping, nas exportações de Pneus para motocicletas dos países investigados, e de dano à indústria doméstica decorrente de tal prática, o DECOM recomenda a abertura da investigação.

(Fls. 32 da Circular SECEX nº 27, de 22/06/2012).

De forma a atender ao disposto no art. 25 do Decreto nº 1.602, de 1995, o período de investigação do dano à indústria nacional abrangerá os meses de abril de 2007 a março de 2012, e o período de investigação do dumping, os doze meses que compreendem o período de abril de 2011 a março de 2012.