RESOLUÇÃO Nº 49, DE 08 DE SETEMBRO DE 2009.

O CONSELHO DE MINISTROS DA CÂMARA DE COMÉRCIO EXTERIOR, conforme deliberado em reunião realizada no dia 26 de agosto de 2009, com fundamento no que dispõe o inciso XV do art. 2º do Decreto nº 4.732, de 10 de junho de 2003, e no § 3º do art. 64 do Decreto nº 1.602, de 23 de agosto de 1995, e tendo em vista o que consta nos autos do Processo MDIC/SECEX 52000.001306/2008-42 e do Processo MDIC 52002.000340/2009-61,

RESOLVE:

Art.1º Aplicar direito antidumping definitivo, por um prazo de até 5 anos, nas importações brasileiras da República Popular da China para o Brasil de pneus novos de borracha, para automóveis de passageiros, de construção radial, das séries 65 e 70, aros 13" e 14", bandas 165, 175 e 185, comumente classificados no item 4011.10.00 da Nomenclatura Comum do Mercosul, a ser recolhido sob a forma de alíquota específica fixa de US$ 0,75/kg (setenta e cinco centavos de dólar estadunidense por quilograma).

Art. 2º Tornar públicos os fatos que justificaram a decisão, conforme o Anexo a esta Resolução.

Art. 3º Suspender, por até seis meses, a aplicação do direito antidumping mencionado no artigo 1º, incidente sobre as importações de pneus novos de borracha, para automóveis de passageiros, de construção radial, das séries 65 e 70, aro 13", bandas 165, 175 e 185, para as fabricantes de veículos de passageiros, tendo em vista o interesse nacional expresso na política governamental de estímulo à aquisição de automóveis populares, mediante redução do Imposto sobre Produtos Industrializados – IPI.

Art. 4º Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

MIGUEL JORGE
Presidente do Conselho

ANEXO

1. Do procedimento

Em 9 de janeiro de 2008, a Associação Nacional da Indústria de Pneumáticos – ANIP, doravante peticionária, protocolizou pedido de abertura de investigação de dumping, dano e nexo causal entre estes, nas exportações da República Popular da China (China) para o Brasil de pneus novos de borracha, para automóveis de passageiros, de construção radial, das séries 65 e 70, aros 13" e 14", bandas 165, 175 e 185.

Constatado haver indícios suficientes de prática de dumping, de dano à indústria doméstica e de nexo causal entre estes, a investigação foi iniciada por meio da Circular SECEX nº 46, de 8 de julho de 2008, publicada no Diário Oficial da União de 10 de julho de 2008.

A peticionária, os importadores e os produtores/exportadores estrangeiros identificados foram notificados da decisão de iniciar a investigação, bem como a eles foram encaminhados os questionários correspondentes. Aos produtores/exportadores estrangeiros e ao governo da China foi encaminhado, além da notificação de início do procedimento e do questionário do produtor/exportador, o texto completo da petição que deu origem à investigação.

Em atendimento ao disposto no art. 22 do Decreto nº 1.602, de 1995, a Secretaria da Receita Federal do Brasil (RFB), do Ministério da Fazenda, também foi notificada do início da investigação.

2. Do produto

2.1. Do produto objeto da investigação, sua classificação e tratamento tarifário

O produto sob análise limita-se aos pneus novos de borracha, para automóveis de passageiros, de construção radial, das séries 65 e 70, aros 13" e 14", bandas 165, 175 e 185, importados da China para o Brasil. Excluem-se, portanto, os pneus de construção diagonal e os pneus radiais com séries, aros e bandas distintos dos especificados.

Segundo a Divisão de Nomenclatura da Coordenação Aduaneira da Secretaria da Receita Federal do Brasil, os pneus novos de borracha, para automóveis de passageiros, de construção radial, das séries 65 e 70, aros 13" e 14", bandas 165, 175 e 185, classificam-se no subitem 4011.10.00 da Nomenclatura Comum do Mercosul - NCM. Em 1º de janeiro de 2004, a alíquota do imposto sobre importação para estes produtos foi alterada de 17,5% para 16%, mantendo-se neste patamar desde então.

2.2. Do produto da indústria doméstica e da similaridade ao produto importado

Os pneus novos de borracha, para automóveis de passageiros, de construção radial, das séries 65 e 70, aros 13" e 14", bandas 165, 175 e 185, importados da República Popular da China e aqueles produzidos pela indústria doméstica, além de apresentarem as mesmas características físicas, são fabricados com as mesmas matérias-primas, possuem as mesmas aplicações e atendem aos mesmos requisitos técnicos (especificados na Portaria Inmetro nº 05/2000 e na Regra Específica Inmetro NIE-DQUAL-044).

Face ao exposto, concluiu-se, para fins de determinação final, que o produto fabricado pela indústria doméstica é similar ao produto sob análise, nos termos do § 1º do art. 5º do Decreto nº 1.602, de 1995.

3. Da indústria doméstica

Em conformidade com o previsto no art. 17 do Decreto nº 1.602, de 1995, definiu-se como indústria doméstica as linhas de produção de pneus novos de borracha, para automóveis de passageiros, de construção radial, das séries 65 e 70, aros 13" e 14", bandas 165, 175 e 185 , das empresas Goodyear do Brasil Produtos de Borracha Ltda., Bridgestone Fireston e do Brasil Indústria e Comércio Ltda. e Pirelli Pneus S.A.

4. Da determinação final de dumping

Para verificar a existência de dumping nas exportações da China para o Brasil do produto objeto de análise, adotou-se o período de abril de 2007 a março de 2008.

4.1. Do valor normal

Tendo em vista que, para fins de procedimentos de defesa comercial, a China não é considerada um país de economia predominantemente de mercado, o valor normal foi adotado a partir do preço praticado em um terceiro país de economia de mercado, no caso a Argentina, conforme previsto no art. 7º do Decreto nº 1.602, de 1995.

A escolha da Argentina se deveu ao fato de que os volumes vendidos no mercado argentino foram significativos e próximos aos volumes exportados da China para o Brasil. Foi utilizada a totalidade das vendas de produto similar ao investigado, da empresa argentina produtora de pneus Pirelli Neumáticos S.A.I.C., no mercado interno ao longo do período de investigação de dumping.

Foi obtida a média ponderada dos preços de venda de pneus novos de borracha, para automóveis de passageiros, de construção radial, das séries 65 e 70, aros 13" e 14", bandas 165, 175 e 185, produzidos e comercializados no mercado argentino, livre de impostos e deduzidos os descontos médios praticados nestas operações, chegando-se ao resultado de US$ 3,41/kg na condição EXW.

4.2. Do preço de exportação

O preço de exportação foi calculado por meio da razão entre o montante total do valor FOB consignado nas operações de importação do produto chinês e a quantidade total, em quilogramas, para as referidas operações. Do preço de exportação na condição FOB foi deduzido o valor correspondente às despesas portuárias e com despachantes. Obteve-se, assim, o preço de exportação de US$ 2,66/kg.

4.3. Da margem de dumping

Da comparação do valor normal com o preço de exportação, apurou-se, para fins de determinação final, uma margem de dumping de US$ 0,75/kg, correspondente a uma margem relativa de 28,1%.

A margem de dumping apurada não é de *minimis*, nos termos do § 7º do art. 14 do Decreto nº 1.602, de 1995.

5. Das importações

A análise das importações brasileiras abrangeu o período de abril de 2003 a março de 2008, dividido como segue: P1 –abril de 2003 a março de 2004; P2 – abril de 2004 a março de 2005; P3 – abril de 2005 a março de 2006; P4 – abril de 2006 a março de 2007; P5 – abril de 2007 a de março de 2008.

Pela análise das estatísticas oficiais de importação da Receita Federal do Brasil - RFB, que detalha as importações por atributos e especificações da Nomenclatura de Valor Aduaneiro e Estatística (NVE), constatou-se que além dos pneus novos de borracha, para automóveis de passageiros, de construção radial, das séries 65 e 70, aros 13" e 14", bandas 165, 175 e 185 , objeto desta investigação, classificam-se na mesma NCM pneus de construção radial de aros distintos daqueles do produto investigado, bem como pneus utilizados nos veículos de uso misto ("station wagons") e nos automóveis de corrida, que também não são objeto desta investigação. Os dados estatísticos foram depurados de forma a isolar as importações dos pneus objeto desta investigação.

Em P1, as importações de pneus de carga chineses foram de apenas 38,7 toneladas. Porém, já em P2, verificou-se um crescimento de 3.609,3%, alcançando 1.435,5 toneladas. Os volumes importados da China cresceram em todos os períodos analisados. Analisando -se o período como um todo, verificou-se que as importações cresceram 33.027,4% em P5 em relação a P1.

Os outros países exportadores de pneus de novos de automóveis de passeio para o Brasil foram, em ordem decrescente de volume em P5, Argentina e Colômbia. Todos estes fornecedores foram deslocados do mercado brasileiro pela maior presença do produto chinês.

A participação do produto chinês no consumo doméstico teve uma trajetória ascendente ao longo dos cinco períodos analisados, evoluindo de 0% em P1 para 8,6% no último período. Já a participação das importações de outros países no consumo nacional aparente oscilou no período, declinando para 18,2% em P5 depois de ter alcançado a maior participação em P 3, 19,4%.

A relação entre as importações investigadas e a produção da indústria doméstica passou de 0% para 11% de P1 a P5.

Concluiu-se ter havido aumento substancial das importações objeto da investigação, tanto em termos absolutos como também em relação à produção nacional e ao consumo aparente .

6. Do dano à indústria doméstica

A produção da indústria doméstica oscilou ao longo da série considerada, fechando com um decréscimo em P5 de 5,6% comparativamente a P1. Do modo oposto, as vendas cresceram 10,3% no mesmo período. No entanto, apesar do crescimento das vendas físicas, a participação da indústria doméstica no consumo aparente caiu de 83,7% em P1 para 67,1% em P5, enquanto que a participação da China no consumo nacional aparente avançou pouco mais de 8 p.p., indicando um deslocamento do produto da indústria doméstica pelas importações objeto de dumping.

O preço médio dos pneus novos de automóveis de passeio recuou 7,3% ao longo do período de investigação. Como resultado, apesar do aumento das vendas físicas (10,3% entre P1 e P5), o faturamento cresceu apenas 2,1%.

Com exceção das despesas de depreciação, todos os outros itens de custo sofreram redução, o que fez com que os custos de produção caíssem 9,6% considerando todo o período. Como as despesas operacionais também caíram no período, o custo total fechou com queda de 9,3% em P5 em relação a P1.

Havendo o custo e o preço da indústria doméstica diminuído, verificou -se, entretanto, aumento da relação custo total/preço, pois os preços diminuíram em maior proporção que os custos, em especial a partir de P3, quando as importações de pneus para automóveis da China alcançaram volumes mais significativos, denotando deterioração.

As margens de lucro apuradas caíram a partir de P2, e mais acentuadamente a partir de P3, quando as importações do produto chinês atingiram quantidades mais significativas, apesar do aumento das vendas líquidas. Em P5, a margem bruta caiu 1,8 p.p, a margem operacional caiu 1,5 p.p. e a margem líquida recuou 1,8 p.p.

Do exposto, concluiu-se, para fins de determinação final, pela ocorrência de dano à indústria doméstica.

7. Do nexo causal

7.1. Da relação entre as importações investigadas e o desempenho da indústria doméstica

Enquanto a participação das importações objeto de dumping no mercado brasileiro aumentou mais de 8 pontos percentuais - de 0, % em P1 para 8,6 % em P5 -, a participação das importações do resto do mundo cresceu entre P1 e P3 e regrediu para 18,2% no último período. Em contrapartida, no mesmo período, a quota ocupada pela indústria doméstica no consumo nacional aparente regrediu quase 16 pontos percentuais - de 83,7% para 68,1%. Constatou-se, assim, que as importações, especialmente as chinesas, provocaram o deslocamento da quota de mercado ocupada pela indústria doméstica.

O preço médio das importações objeto de dumping esteve subcotado em relação ao preço médio de venda da indústria doméstica em todos os períodos de análise.

Em face dessa subcotação e da trajetória de redução dos preços da indústria doméstica, concluiu-se que essa diferença de preços foi suficiente para provocar a depressão dos preços da indústria doméstica. A indústria doméstica, buscando evitar perda mais acentuada de sua participação no mercado brasileiro, deprimiu seus preços, o que gerou efeitos negativos em suas margens de lucratividade (bruta, operacional e líquida) e na relação preço/custo.

Devido ao exposto, pôde-se concluir, para fins de determinação final, que as importações de pneus novos de automóveis de passeio objeto de dumping contribuíram significativamente para a ocorrência de dano à indústria doméstica.

7.2. Da avaliação de outros fatores

Sobre as importações da Argentina, segundo maior exportador do produto investigado ao Brasil, verificou-se que suas importações cresceram em menor proporção que as importações chinesas, que sua participação no total das importações diminuiu consecutivamente no período de investigação de dano e que os preços médios praticados nessas operações estiveram mais elevados que os preços chineses. Além disso, observou-se que a maior parte das importações da Argentina se referem a operações entre partes relacionadas à indústria doméstica e que, mesmo que a indústria doméstica tivesse produzido no País os volumes importados, teria sido verificada queda na sua participação no consumo aparente.

Apurou-se que em P5 apenas Filipinas e Indonésia exportaram com preços médios de exportação (CIF/kg) inferiores ao calculado para a China. Porém, verificou-se que o volume importado desses países não foram expressivos, representando 2% e 1,3%, respectivamente, do volume importado no período.

A alíquota do imposto de importação foi reduzida em 1,5% em 1º de janeiro de 2004, mantendo-se no patamar de 16% a partir de então. Ainda que a alteração desse tributo pudesse

favorecer eventuais aumentos de importação, verificou-se que o ritmo de expansão das importações da China superou o de outros países para os quais se aplica a mesma tarifa, o que afasta a hipótese da redução do imposto sobre importação ter sido causa preponderante para o avanço do produto chinês no mercado brasileiro.

Não foram constatadas mudanças no padrão de consumo nem a adoção de evoluções tecnológicas que pudessem resultar na preferência do produto importado ao nacional. Excetuando a regulamentação técnica e ambiental que alcança tanto o produto importado como o similar nacional, não foram constatadas práticas restritivas ao comércio de pneus novos de automóveis de passeio dos produtores domésticos e estrangeiros.

7.3 – Da Conclusão do Nexo Causal

Considerando ter sido constatado que as importações de pneus novos de automóveis de passeio da China foram realizadas com prática de dumping e que não foram identificados outros fatores, além das importações com dumping, que pudessem ter provocado dano à indústria doméstica, conclui-se, para fins de determinação final, que há elementos suficientes de que o dano à indústria doméstica decorreu, prioritariamente, de tal prática.

8. Do direito antidumping definitivo

No caso em tela, dado que a subcotação encontrada foi superior à margem de dumping apurada, sugere-se a aplicação da medida com base na margem de dumping apurada para a totalidade dos produtores/exportadores da China.

9. Da conclusão

Dessa forma, nos termos do § 3º do art. 45, do Decreto nº 1.602, de 1995, recomenda-se a aplicação de direito antidumping definitivo nas importações brasileiras de pneus novos de borracha, para automóveis de passageiros, de construção radial, das séries 65 e 70, aros 13" e 14", bandas 165, 175 e 185, a ser recolhido sob a forma de alíquota específica fixa de US$ 0,75/kg (setenta e cinco centavos de dólar estadunidense por quilograma).