

**REGULAMENTO (UE) 2018/683 DA COMISSÃO****de 4 de maio de 2018**

**que institui um direito anti-dumping provisório sobre as importações de determinados pneumáticos, novos ou recauchutados, de borracha, dos tipos utilizados em autocarros ou camiões, com um índice de carga superior a 121, originários da República Popular da China e que altera o Regulamento de Execução (UE) 2018/163**

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (UE) 2016/1036 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 8 de junho de 2016, relativo à defesa contra as importações objeto de *dumping* dos países não membros da União Europeia <sup>(1)</sup>, nomeadamente o artigo 7.º, n.º 4,

Após consulta dos Estados-Membros,

Considerando o seguinte:

**1. PROCEDIMENTO****1.1. Início**

- (1) Em 30 de junho de 2017, a coligação contra as práticas desleais em matéria de importações de pneus («autor da denúncia») apresentou uma denúncia em nome de produtores que representam mais de 45 % da produção total da União de pneus novos e recauchutados para autocarros ou camiões. A denúncia continha elementos de prova suficientes de *dumping* e dos prejuízos dele resultantes.
- (2) Em 11 de agosto de 2017, a Comissão Europeia («Comissão») deu início a um inquérito anti-*dumping* em relação às importações para a União de determinados pneumáticos, novos ou recauchutados, de borracha, dos tipos utilizados em autocarros ou camiões, com um índice de carga superior a 121 («pneus novos e recauchutados» ou «produto em causa»), originários da República Popular da China («país em causa» ou «RPC»), com base no artigo 5.º do Regulamento (UE) 2016/1036 do Parlamento Europeu e do Conselho («regulamento de base»). Foi publicado um aviso de início no *Jornal Oficial da União Europeia* <sup>(2)</sup> («aviso de início»).
- (3) Em 21 de outubro, a Comissão publicou uma retificação do aviso de início na qual clarificou o âmbito do produto em causa <sup>(3)</sup>.
- (4) Em 14 de outubro de 2017, a Comissão deu início a um inquérito antissubvenções relativo às importações na União de pneus novos e recauchutados para autocarros e camiões originários da RPC e iniciou um inquérito distinto. Foi publicado um aviso de início no *Jornal Oficial da União Europeia* <sup>(4)</sup>.

**1.2. Registo das importações**

- (5) Em 30 de agosto de 2016, o autor da denúncia apresentou um pedido de registo das importações do produto em causa originário da RPC ao abrigo do artigo 14.º, n.º 5, do regulamento de base.
- (6) Em 4 de outubro de 2017, a Associação Chinesa da Indústria da Borracha («CRIA») e a Câmara de Comércio de Importadores e Exportadores de Metais, Minérios e Produtos Químicos da China («CCCMC») apresentaram

<sup>(1)</sup> JO L 176 de 30.6.2016, p. 21.

<sup>(2)</sup> Aviso de início de um processo anti-*dumping* relativo às importações de pneus novos e recauchutados para autocarros ou camiões originários da República Popular da China (JO C 264 de 11.8.2017, p. 14).

<sup>(3)</sup> JO C 356 de 21.10.2017, p. 24.

<sup>(4)</sup> Aviso de início de um processo antissubvenções relativo às importações de pneus novos e recauchutados para autocarros ou camiões originários da República Popular da China (JO C 346 de 14.10.2017, p. 9).

observações sobre o pedido de registo. Alegaram que o pedido não satisfazia a norma probatória aplicável, uma vez que não existiam elementos que comprovassem um historial de *dumping*, um aumento substancial das importações e que as importações fossem suscetíveis de prejudicar gravemente os efeitos corretores do direito. Em 19 de outubro de 2017, a Comissão realizou uma audição a pedido da CRIA durante a qual esta última reiterou as suas observações anteriores.

- (7) Em 2 de fevereiro de 2018, a Comissão publicou o Regulamento de Execução (UE) 2018/163 («regulamento relativo ao registo») <sup>(1)</sup> que sujeita a registo as importações do produto em causa originário da RPC a partir de 3 de fevereiro de 2018. No referido regulamento, a Comissão avaliou as observações feitas pelas partes interessadas.
- (8) Depois da entrada em vigor do registo, o Grupo Hankook <sup>(2)</sup> alegou que o seu direito de defesa fora violado, uma vez que, antes da entrada em vigor do regulamento relativo ao registo, não havia sido comunicada ao Grupo Hankook qualquer informação relativamente à intenção da Comissão de sujeitar a registo as importações do produto em causa. Por essa razão, o Grupo Hankook alegou existir uma violação do artigo 41.º da Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia.
- (9) A Comissão observou que a divulgação prévia é obrigatória ao abrigo do artigo 20.º, n.º 2, do regulamento de base antes da instituição de medidas definitivas. O mesmo não se aplica a uma decisão de registo ao abrigo do artigo 14.º, n.º 5, do regulamento de base. Este artigo também prevê que os Estados-Membros sejam informados em tempo útil. Ademais, o direito de qualquer pessoa a ser ouvida previsto no artigo 41.º, n.º 2, alínea a), da Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia só é aplicável a medidas individuais que afetem a pessoa desfavoravelmente. Neste caso, a Comissão deu instruções às autoridades aduaneiras da União para que registassem as importações. O regulamento relativo ao registo não constitui uma medida individual que afete desfavoravelmente o Grupo Hankook. Também não se destinava diretamente ao Grupo Hankook nem produziu efeitos negativos individuais nesse grupo. Por conseguinte, nem os direitos de defesa do Grupo Hankook nem o artigo 41.º da Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia foram violados.

### 1.3. Período de inquérito e período considerado

- (10) O inquérito sobre o *dumping* e o prejuízo abrangeu o período compreendido entre 1 de julho de 2016 e 30 de junho de 2017 («período de inquérito»). A análise das tendências pertinentes para a avaliação do prejuízo abrangeu o período compreendido entre 1 de janeiro de 2014 e o final do período de inquérito («período considerado»).

### 1.4. Partes interessadas

- (11) No aviso de início, a Comissão convidou as partes interessadas a contactá-la para participarem no inquérito. Além disso, a Comissão informou especificamente o autor da denúncia, outros produtores conhecidos da União, os produtores-exportadores conhecidos e as autoridades da República Popular da China, os importadores, fornecedores e utilizadores conhecidos, os comerciantes, bem como as associações conhecidas como interessadas, sobre o início do inquérito e convidou-os a participar.
- (12) Foi dada às partes interessadas a oportunidade de apresentarem observações sobre o início do inquérito e de solicitarem uma audição à Comissão e/ou ao Conselheiro Auditor em matéria de processos comerciais.
- (13) Dois produtores da União, representados pelo autor da denúncia, aproveitaram esta oportunidade para solicitar à Comissão que os seus nomes fossem mantidos confidenciais, receando uma eventual retaliação por parte dos clientes ou das empresas concorrentes envolvidas no presente inquérito, em conformidade com o artigo 19.º, n.º 1, do regulamento de base. Ademais, dois produtores da União que colaboraram no inquérito solicitaram o mesmo estatuto subsequentemente.
- (14) A Comissão examinou individualmente o mérito de cada um destes pedidos de confidencialidade. Determinou que existiam efetivamente elementos de prova em como havia uma possibilidade significativa de retaliação em cada um dos casos, pelo que aceitou que os nomes dessas empresas não fossem divulgados.

<sup>(1)</sup> Regulamento de Execução (UE) 2018/163 da Comissão, de 1 de fevereiro de 2018, que sujeita a registo as importações de pneus novos e recauchutados para autocarros ou camiões originários da República Popular da China (JO L 30 de 2.2.2018, p. 12).

<sup>(2)</sup> O Grupo Hankook é composto pelas seguintes empresas coligadas: Shanghai Hankook Tire Sales Co., Ltd.; Chongqing Hankook Tire Co., Ltd.; e Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd.

- (15) Dois produtores-exportadores, o Grupo Giti <sup>(1)</sup> e o Grupo Aeolus <sup>(2)</sup>, alegaram que o anonimato de dois dos produtores da União representados pelo autor da denúncia poderia afetar gravemente o direito de defesa das partes, uma vez que não é possível verificar se o autor da denúncia representa efetivamente mais de 25 % da produção total da União. Adicionalmente, o anonimato não permite que as partes interessadas saibam em que nível <sup>(3)</sup> o autor da denúncia está ativo e, assim, impede-as de apresentar observações significativas sobre o prejuízo importante que podem vir a ter devido às exportações chinesas do produto em causa para a União. Ademais, o Grupo Giti alegou que, segundo o autor da denúncia, a produção da União no segmento 3 representava apenas 16 % da produção total da União. Por conseguinte, defendeu que o início do processo constituía uma violação do artigo 5.º, n.º 4, do regulamento de base. Por último, o Grupo Giti e o Grupo Aeolus alegaram que a confidencialidade impedia as partes interessadas de saberem se os produtores da União incluídos na amostra estão coligados com os produtores-exportadores chineses.
- (16) O artigo 19.º do regulamento de base prevê que a Comissão não deve divulgar quaisquer informações confidenciais, sem a autorização expressa de quem forneceu as informações. A Comissão considerou que a versão aberta da denúncia permitia que as partes interessadas avaliassem os requisitos de representatividade. Ademais, importa que a representatividade do autor da denúncia seja avaliada com base numa apreciação global da indústria alegadamente prejudicada e não com base nos níveis do mercado. Por último, o argumento de que o desconhecimento das potenciais ligações entre os autores da denúncia anónimos e os produtores-exportadores chineses impede os direitos de defesa das partes interessadas não convenceu a Comissão. Por conseguinte, os argumentos apresentados contra a concessão da confidencialidade foram rejeitados.
- (17) A Comissão informou igualmente produtores da República da Coreia («Coreia»), do Japão, da República da Índia («Índia»), da República da África do Sul («África do Sul»), da República da Turquia («Turquia»), do Reino da Tailândia («Tailândia») e da República Federal do Brasil («Brasil») sobre o início do inquérito e convidou-os a participar. No aviso de início, a Comissão informou as partes interessadas de que tencionava utilizar os Estados Unidos da América («EUA») como país terceiro com economia de mercado («país análogo»), na aceção do artigo 2.º, n.º 7, alínea a), do regulamento de base. As partes interessadas tiveram oportunidade de comentar e apresentaram observações a este respeito (ver abaixo na secção 3.1.2).

### 1.5. Amostragem

- (18) No aviso de início, a Comissão indicou que poderia vir a recorrer à amostragem das partes interessadas, em conformidade com o artigo 17.º do regulamento de base.
- a) *Amostragem de produtores da União*
- (19) No aviso de início, a Comissão anunciou que tinha selecionado provisoriamente uma amostra de produtores da União. A Comissão selecionou a amostra com base nos volumes de produção e de vendas mais representativos, tendo simultaneamente assegurado a distribuição geográfica. A Comissão convidou as partes interessadas a apresentarem as suas observações sobre a amostra provisória.
- (20) Quatro partes interessadas apresentaram observações sobre a amostra provisória (o Grupo Aeolus, o Grupo Giti, a CRIA e a CCCMC). Consideraram, em particular, que a segmentação do mercado em três níveis não se encontrava devidamente refletida na amostra provisória e que a amostra deveria ser o mais idêntica possível à percentagem de produção e vendas do nível 1, do nível 2 e do nível 3 na produção e vendas totais da União.
- (21) Na sequência dessa observação, em 25 de setembro de 2017, a Comissão solicitou aos produtores da União que fornecessem informações adicionais sobre os níveis no intuito de criar uma amostra revista dos produtores da União.
- (22) Os produtores da União que colaboraram no inquérito e responderam ao questionário sobre a amostra incluem grandes empresas e pequenas e médias empresas («PME») <sup>(4)</sup> e representam mais de 50 % do total estimado de produção e vendas.

<sup>(1)</sup> Giti Tire (China) Investment Co., Ltd and its subsidiaries: Giti Tire (Anhui) Co., Ltd; Giti Tire (Fujian) Co., Ltd; Giti Tire (Hualin) Co., Ltd; Giti Tire (Yinchuan) Co., Ltd

<sup>(2)</sup> Aeolus Tyre Group Co., Ltd, incluindo Chonche Auto Double Happiness Tyre Corp., Ltd e Pirelli Tyre Co., Ltd

<sup>(3)</sup> As informações recolhidas e recebidas pela Comissão indicam que o mercado da União de pneus para autocarros e camiões está segmentado em três níveis. Os pneus do nível 1 incluem pneus novos de gama alta com a marca emblemática dos principais fabricantes. Os pneus do nível 2 incluem a maioria dos pneus que não são considerados de gama alta, tanto pneus novos como recauchutados, com preços e desempenhos em termos de quilometragem que variam entre aproximadamente 65 % e 80 % do preço dos pneus do nível 1. Os pneus do nível 3 incluem pneus novos e recauchutados com desempenhos mais baixos em termos de quilometragem e uma capacidade muito limitada de recauchutagem.

<sup>(4)</sup> Ver a recomendação da Comissão, de 6 de maio de 2003, relativa à definição de micro, pequenas e médias empresas (2003/361/CE).

- (23) Para determinar a amostra definitiva, a Comissão teve em consideração a fragmentação do setor dos pneus em três níveis diferentes, garantindo que os três níveis se encontravam abrangidos pelas empresas incluídas na amostra. Adicionalmente, para assegurar que a situação das PME estava devidamente refletida na análise de prejuízo, uma vez que estas representam cerca de 15 % do total dos volumes de vendas dos produtores da União, a Comissão considerou que as PME também deveriam estar representadas na amostra.
- (24) Foram selecionados 11 produtores da União para fazer parte da amostra com base:
- na representatividade global em termos de dimensão do volume de produção e vendas do produto em causa no ano de 2016;
  - na representatividade dos níveis em termos de dimensão do volume de produção do produto em causa no ano de 2016;
  - na distribuição geográfica; e
  - na representatividade dos produtores da União em termos de dimensão, designadamente entre PME e grandes empresas.
- (25) Os produtores da União incluídos na amostra tanto são grandes empresas como PME. Os produtores da União selecionados estão sediados em seis Estados-Membros (Itália, Espanha, Polónia, Portugal, Alemanha e França) e em conjunto foram responsáveis por mais de 36 % da produção e das vendas da União comunicadas pelas empresas que colaboraram.
- (26) Em 22 de dezembro de 2017, um dos produtores da União incluídos na amostra, o produtor polaco Geyer&Hosaja, informou a Comissão de que decidira deixar de colaborar no inquérito. As percentagens referidas acima no considerando 25 não são afetadas pela saída deste produtor, uma vez que a sua produção representa menos de 0,1 % da produção total da União. Por conseguinte, a Comissão concluiu que a amostra final é representativa da indústria da União.
- (27) Por último, o Grupo Giti informou que a Comissão deveria ter encerrado imediatamente o presente inquérito devido à pré-seleção processualmente incorreta da amostra de produtores da União. A Comissão lembrou que a seleção provisória de uma amostra de produtores da União é juridicamente possível e conducente a um inquérito eficaz em prazos apertados. Tal como ficou demonstrado nos considerandos 21 a 25, a seleção provisória foi alterada em função das observações das partes interessadas. Consequentemente, a alegação foi rejeitada.

b) *Amostragem de importadores*

- (28) Para decidir se seria necessário recorrer à amostragem e, em caso afirmativo, selecionar uma amostra, a Comissão solicitou aos importadores independentes que fornecessem as informações especificadas no aviso de início. Os cinco importadores que decidiram participar são responsáveis pela importação de cerca de 430 000 unidades provenientes da República Popular da China. Foram selecionadas para fazer parte da amostra duas empresas que representam [70 % - 90 %] dos importadores que apresentaram um formulário de amostragem.

c) *Amostragem de produtores-exportadores da RPC*

- (29) Com vista a decidir se seria necessário recorrer à amostragem e, em caso afirmativo, selecionar uma amostra, a Comissão solicitou a todos os produtores-exportadores da RPC que fornecessem as informações especificadas no aviso de início. Além disso, a Comissão solicitou à Missão Permanente da República Popular da China junto da União que identificasse e/ou contactasse outros eventuais produtores-exportadores que pudessem estar interessados em participar no inquérito.
- (30) Foram 49 os produtores-exportadores que facultaram a informação solicitada e aceitaram ser incluídos na amostra. Em conformidade com o artigo 17.º, n.º 1, do regulamento de base, a Comissão selecionou para fazer parte da amostra os quatro produtores seguintes, com base no volume de exportações para a União mais representativo sobre o qual poderia razoavelmente incidir o inquérito no prazo disponível:
- Aeolus Tyre Co., Ltd; Chonche Auto Double Happiness Tyre Corp., Ltd; Qingdao Yellow Sea Rubber Co., Ltd e Pirelli Tyre Co, Ltd («Grupo Aeolus»);
  - Xingyuan Tire Group Ltd., Co. e Guangrao Xinhongyuan Tyre Co., Ltd. («Grupo Xingyuan»);

- Giti Tire (China) Investment Co., Ltd; Giti Tire (Anhui) Co., Ltd; Giti Tire (Fujian) Co., Ltd; Giti Tire (Hualin) Co., Ltd; Giti Tire (Yinchuan) Co., Ltd («Grupo Giti»);
- Shanghai Hankook Tire Sales Co., Ltd.; Chongqing Hankook Tire Co., Ltd.; Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd. (Grupo Hankook).
- (31) Em conformidade com o artigo 17.º, n.º 2, do regulamento de base, todos os produtores-exportadores em causa conhecidos e as autoridades do país em causa foram consultados sobre a seleção da amostra. A Comissão recebeu observações das seguintes entidades: 1) autor da denúncia; 2) CRIA e CCCMC; e 3) um produtor-exportador — o Grupo Giti.
- (32) O autor da denúncia alegou que a amostra proposta não era suficientemente representativa, uma vez que não tinha suficientemente em conta os diferentes segmentos de preço denominados níveis no mercado de pneus da União. De acordo com o autor da denúncia, o segmento intermédio («nível 2») estava excessivamente representado na amostra, ao passo que a esmagadora maioria dos exportadores chineses operavam no segmento mais baixo («nível 3»), que estava sub-representado. Por conseguinte, alegou que os produtores-exportadores incluídos na amostra não refletiriam adequadamente o preço médio de importação para a União. O autor da denúncia solicitou que os produtores-exportadores do nível 2 incluídos na amostra fossem substituídos por produtores-exportadores do nível 3.
- (33) A CRIA, a CCCMC e o Grupo Giti aceitaram, em princípio, a amostra selecionada provisoriamente, mas consideraram que, tendo em conta o elevado número de produtores-exportadores, a representatividade poderia ser melhorada se fossem acrescentadas mais empresas.
- (34) A Comissão considerou que a amostra proposta era composta por produtores-exportadores tanto do nível intermédio como do nível mais baixo, representando mais de 50 % das importações totais da RPC para a União. Substituir os maiores produtores-exportadores do nível 2 por produtores-exportadores de menores dimensões do nível 3 tornaria a amostra não representativa, uma vez que grande parte das exportações totais ocorre, segundo os dados disponíveis, no nível intermédio.
- (35) Em conformidade, a Comissão decidiu conservar a amostra selecionada provisoriamente e informou todas as partes interessadas sobre a sua decisão, em 19 de outubro de 2017.
- (36) Subsequentemente, a Associação Europeia de Empresas de Recauchutagem («BIPAVÉR») e a Associação Europeia de Fabricantes de Pneus e Borracha («ETRMA») alegaram que a amostra final selecionada poderia gerar fortes desequilíbrios na gama de produtos entre os pneus do nível 2 e do nível 3. Do seu ponto de vista, os preços médios de importação poderiam não refletir corretamente a parte do volume de importação mais prejudicial para a indústria da União. Por conseguinte, exortaram a Comissão a reavaliar e alterar a amostra e a acrescentar, pelo menos, um produtor-exportador com volumes de exportação significativos do nível 3.
- (37) A Comissão reavaliou se seria viável em termos práticos alargar mais a amostra. Assinalou que os grupos de produtores-exportadores selecionados para fazerem parte da amostra incluíam: 1) 13 entidades jurídicas envolvidas na produção e vendas internas do produto em causa; 2) dois exportadores coligados estabelecidos fora da União; e 3) mais de dez importadores coligados estabelecidos na União. Foi necessário tratar e verificar os dados fornecidos por cada uma destas entidades. Por conseguinte, a Comissão considerou que não poderiam ser razoavelmente investigados mais produtores-exportadores no tempo disponível.
- (38) Assim sendo, a Comissão não alterou a amostra final selecionada como comunicado previamente às partes interessadas.
- (39) Para além dos quatro produtores-exportadores incluídos na amostra, dez produtores-exportadores declararam que, caso não fossem selecionados para fazer parte da amostra, gostariam de receber um questionário e outros formulários por forma a poderem preenchê-los e solicitar um exame individual nos termos do artigo 17.º, n.º 3, do regulamento de base.
- (40) A Comissão enviou questionários anti-dumping aos quatro produtores-exportadores chineses incluídos na amostra; aos dez produtores-exportadores que solicitaram o questionário e os outros formulários como descrito acima, bem como aos produtores da União incluídos na amostra.
- (41) Foram recebidas respostas ao questionário dos quatro produtores-exportadores chineses incluídos na amostra e dos dez produtores da União incluídos na amostra. Nenhuma das empresas não incluídas na amostra respondeu aos questionários.

### 1.6. Formulários de pedido de tratamento de economia de mercado («TEM»)

- (42) A Comissão enviou formulários de pedido de TEM aos dois produtores-exportadores incluídos na amostra, o Grupo Hankook e o Grupo Giti, que solicitaram tratamento de economia de mercado em conformidade com o artigo 2.º, n.º 7, alínea b), do regulamento de base. Também enviou formulários de pedido de TEM aos produtores-exportadores colaborantes não incluídos na amostra e que os solicitaram. A Comissão só recebeu respostas aos formulários de pedido de TEM das duas empresas incluídas na amostra.

### 1.7. Visitas de verificação

- (43) A Comissão procurou obter e verificou todas as informações consideradas necessárias para a determinação provisória da prática de *dumping*, do prejuízo dele resultante e do interesse da União. Em conformidade com o artigo 16.º do regulamento de base, foram efetuadas visitas de verificação às instalações das seguintes empresas:

Produtores da União:

- Good Year Firma Oponiarska, Polónia;
- Wetest, República Checa;
- B.R.P. Pneumatici, Itália;
- fábrica Banden, Países Baixos;
- Marangoni Spa Ltd. Itália;
- quatro produtores da União que solicitaram confidencialidade.

Produtores-exportadores da RPC:

- Aeolus Tyre Co., Ltd; (Jiaozuo); Chonche Auto Double Happiness Tyre Corp., Ltd; (Taiyuan) and Pirelli Tyre Co, Ltd; (Jining);
- Xingyuan Tire Group Ltd., Co. and Guangrao Xinhongyuan Tyre Co., Ltd. (Dongying);
- Giti Tire (China) Investment Co., (Shanghai); Giti Tire (Anhui) Co., Ltd; (Hefei); Giti Tire (Hualin) Co., Ltd (Hualin); e um exportador coligado em Singapura;
- Shanghai Hankook Tire Sales Co., Ltd. (Xangai); Chongqing Hankook Tire Co., (Chongqing) Ltd.; Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd. (Jiangsu); e um exportador coligado em Seul, Coreia.

Produtores no país análogo:

- produtor anónimo do país análogo no Brasil.

Importadores coligados na União:

- Giti UK, Cheshire, Reino Unido;
- Hankook UK, Northamptonshire, Reino Unido e Hankook Germany Neu-Isenburg, Alemanha.

## 2. PRODUTO EM CAUSA E PRODUTO SIMILAR

### 2.1. Produto em causa

- (44) O produto em causa é constituído por determinados pneumáticos, novos ou recauchutados, de borracha, dos tipos utilizados em autocarros ou camiões, com um índice de carga superior a 121, originários da RPC, atualmente classificados nos códigos NC 4011 20 90 e ex 4012 12 00 (código TARIC 4012 12 00 10). Estes códigos NC e TARIC são indicados a título meramente informativo.
- (45) O produto em causa abrange tanto pneumáticos novos como pneumáticos recauchutados para autocarros ou camiões com as mesmas características físicas, químicas e técnicas essenciais.
- (46) Os dois tipos do produto em causa são fabricados com os mesmos *inputs* (mesmo que a tecnologia envolvida possa ser diferente) e têm uma estrutura semelhante. As diferenças nas matérias-primas e na estrutura conferem diferentes características de desempenho.

### 2.1.1. *Processo de fabrico*

#### 2.1.1.1. Pneus novos

- (47) Os processos de fabrico de pneus novos para camiões e autocarros envolvem: 1) composição e mistura da borracha, 2) preparação dos componentes dos pneus, 3) montagem (ecológica) dos pneus, 4) cura (vulcanização) e 5) inspeção final. Todos os pneus para camiões e autocarros são fabricados com as mesmas matérias-primas de base, designadamente borracha natural, borracha sintética, aço, negro de carvão, outros produtos químicos e óleos, bem como lona, e têm os mesmos componentes, designadamente banda de rolamento, parede lateral, carcaça, aros de talão, lonas de topo, telas de reforço, mesmo que exista uma certa diferença entre os vários produtores deste produto.
- (48) O processo de fabrico dos pneus novos para camiões e autocarros também envolve diferentes tecnologias, que contudo não afetam as conclusões gerais acerca da sua permutabilidade.

#### 2.1.1.2. Pneus recauchutados

- (49) A recauchutagem é essencialmente um processo de reciclagem mediante o qual os pneus gastos são reabilitados através da substituição da banda de rolamento numa carcaça antiga. As carcaças são os elementos principais do processo de recauchutagem e, como tal, uma parte substancial da atividade das empresas de recauchutagem passa pela seleção e aquisição de carcaças adequadas para recauchutar. Assim sendo, as carcaças são o principal material do processo de produção e constituem — dependendo da sua qualidade — um verdadeiro produto «semiacabado» ou um resíduo.
- (50) Uma vez mais, este processo pode envolver diferentes tecnologias que não afetam as conclusões da Comissão acerca da sua permutabilidade.

### 2.1.2. *Utilizações e tipos de pneus*

- (51) Os pneus para camiões e autocarros são produzidos numa grande variedade de tipos e tamanhos encontrados num vasto leque de veículos comerciais, desde camiões de entrega local e autocarros que operam em zonas urbanas ou regionais até aos camiões e autocarros de longo curso de acordo com as especificações aplicáveis às suas dimensões e índices de carga. A sua utilização não é adequada para veículos de passageiros nem para outros veículos comerciais ligeiros, nem tão pouco para veículos todo-o-terreno como os tratores agrícolas.
- (52) Os pneus para camiões ou autocarros são vendidos em dois tipos e quatro categorias. Os pneus com câmara de ar são a opção mais tradicional; têm uma câmara interior, com uma válvula própria, colocada dentro do pneu. Num pneu sem câmara, o pneu e o rebordo da roda formam um selo estanque, sendo a válvula montada diretamente no rebordo. A esmagadora maioria dos pneus para camiões ou autocarros vendidos na União não têm câmara de ar. As quatro categorias de pneus para camiões ou autocarros são: direção, eixo motriz, reboque e todas as posições. Os pneus de direção são concebidos para serem utilizados no eixo da frente para ajudar com a direção, mas podem ser utilizados em todas as posições dos camiões ou autocarros dependendo da utilização do veículo. Os pneus do eixo motriz são concebidos para o eixo motriz e para uma melhor tração. Os pneus de reboque são concebidos para serem montados em reboques, ao passo que os pneus multiposições são concebidos para serem utilizados em qualquer uma das posições de um veículo dependendo da sua utilização.
- (53) Os pneus, novos ou recauchutados, estão sujeitos aos mesmos requisitos de segurança aplicáveis no mercado da União que se encontram definidos na Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(1)</sup>.

## 2.2. **Segmentação do mercado da União de pneus em três níveis**

- (54) As informações recolhidas e recebidas pela Comissão indicam que o mercado da União de pneus para autocarros e camiões está segmentado em três níveis ou segmentos. Embora não exista uma divisão clara entre os níveis, há um consenso generalizado entre as partes interessadas e as conclusões da Comissão acerca da seguinte categorização.
- (55) Os pneus do nível 1 incluem pneus novos de gama alta com a marca emblemática dos principais fabricantes. O reconhecimento da marca é um fator importante para os pneus deste nível e justifica preços significativamente mais elevados para desempenhos elevados expectáveis, bem como investimentos especialmente avultados na sua comercialização. Os pneus que os fabricantes escolhem como equipamento original para camiões ou autocarros

<sup>(1)</sup> Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de setembro de 2007, que estabelece um quadro para a homologação dos veículos a motor e seus reboques, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a serem utilizados nesses veículos (JO L 263 de 9.10.2007, p. 1).

(«EO1») são sobretudo selecionados neste nível. A qualidade dos pneus do nível 1 assegura um nível elevado de recauchutagem dos pneus, que são concebidos para serem pneus «com várias vidas», aumentando ainda mais a quilometragem significativamente superior do produto original (até três recauchutagens para uma utilização normal). Os pneus do nível 1 também estão associados a um nível de segurança mais elevado, frequentemente com bons serviços pós-venda.

- (56) Os pneus do nível 2 incluem a maioria dos pneus que não são considerados de gama alta, tanto pneus novos como recauchutados, com preços que variam entre aproximadamente 65 % e 80 % do preço dos pneus do nível 1. Os pneus que os fabricantes escolhem como equipamento original para reboques («EO2») podem ser incluídos neste nível. O reconhecimento da marca continua a ser importante neste nível e, habitualmente, as marcas são bem conhecidas dos compradores que também conseguem identificar os fabricantes dos pneus. São em geral recauchutáveis pelo menos uma vez e, embora mais limitados do que os pneus do nível 1, ainda oferecem bons desempenhos em termos de quilometragem.
- (57) Os pneus do nível 3 incluem pneus novos e recauchutados com desempenhos em termos de quilometragem mais baixos e uma capacidade de recauchutagem muito limitada, se existir. Tipicamente, os seus preços são inferiores a 65 % do preço e do desempenho em termos de quilometragem dos pneus do nível 1. Neste nível, o reconhecimento da marca é praticamente inexistente e o preço torna-se o fator determinante para a decisão de compra do cliente. Habitualmente, não oferecem serviços pós-venda.
- (58) Os pneus recauchutados podem ser classificados no nível 2 ou no nível 3. Embora alguns pneus chineses sejam recauchutáveis, a atividade de recauchutagem na China é muito reduzida. Contudo, a recauchutagem está bastante disseminada na União e noutros mercados, por exemplo, no Brasil. A atividade de recauchutagem na União é composta por:
- empresas de recauchutagem integradas que atuam sob o nome, marca ou mandato de um produtor de pneus novos. São consideradas como a continuação das marcas que vendem os pneus novos, correspondendo aos pneus do nível 2.
  - empresas de recauchutagem independentes que habitualmente cobrem mercados geográficos e volumes muito mais pequenos. Vendem pneus utilizando o seu próprio nome ou marca e dependem dos seus próprios conhecimentos especializados. São sobretudo PME (pelo menos 380 empresas na União), correspondendo aos pneus do nível 3.
- (59) A Comissão fez o levantamento dos pneus novos e recauchutados por marca com base nas informações fornecidas pelo autor da denúncia, que foi disponibilizado a todas as partes interessadas em 27 de outubro de 2017.

### 2.3. Argumentos relativos à segmentação do mercado da União dos pneus

- (60) Tal como referido no considerando 58, em geral, as partes interessadas aceitaram o princípio da segmentação do mercado em três níveis.
- (61) O levantamento das marcas de pneus existentes no mercado, tal como consta da nota do dossiê de 27 de outubro de 2017, por níveis foi em geral aceite pelas partes interessadas, exceto no que toca aos seguintes argumentos das partes interessadas no sentido de reclassificar algumas marcas em níveis diferentes. Mais especificamente, o Grupo Aeolus considerou a sua marca Aeolus como sendo do nível 3 (em vez de ser do nível 2); dois importadores que importam a marca Double Coin alegaram que esta deveria ser classificada no nível 2 (em vez de ser classificada no nível 3); o Grupo Hankook considerou que a sua marca Aurora pertencia ao nível 2 (em vez de pertencer ao nível 3); o Grupo Giti considerou nas respostas que deu ao questionário que as suas marcas Primewell e GT Radial pertenciam ao nível 2 (em vez de pertencerem ao nível 3) e um importador independente alegou que a marca Sailun deveria ser classificada no nível 2 (em vez de ser classificada no nível 3).
- (62) A Comissão analisou estes argumentos com base nos elementos apresentados pelas partes interessadas e nas informações recolhidas *ex officio* durante o inquérito. Em consonância com as características identificadas no considerando 49, analisou em que medida os pneus destas marcas específicas são 1) recauchutáveis, 2) utilizados como equipamento original para autocarros e camiões e 3) comercializados num determinado nível de acordo com a própria avaliação de cada empresa.
- (63) No que diz respeito ao Grupo Hankook, a Comissão aceitou classificar a marca Aurora no nível 2 como solicitado. Contudo, também verificou que a marca Hankook deveria ser classificada no nível 1. Para a sua marca Hankook, existe uma garantia legal de que estes pneus podem ser recauchutados pelo menos uma vez. Além disso, atua como fornecedor de EO1 para empresas europeias como a Scania, MAN e Mercedes-Benz. O sítio Web do Grupo Hankook comercializa a sua marca Hankook como «gama alta» e um documento interno de um importador coligado obtido durante a verificação indica que a marca passou a fazer parte do nível 1.
- (64) No que diz respeito ao Grupo Giti, a Comissão aceitou classificar as marcas Primewell e GT Radial no nível 2 como solicitado. A Comissão também verificou que os pneus Giti são recauchutáveis. Contudo, as atividades de fabricante de equipamento original do Grupo Giti não são extensíveis aos camiões e aos autocarros, dizendo respeito a pneus para automóveis ligeiros de passageiros. Adicionalmente, o Grupo Giti considera que as suas marcas pertencem ao nível 2. Por conseguinte, as marcas do grupo foram classificadas no nível 2.

- (65) Em relação ao Grupo Aeolus, a Comissão aceitou classificar provisoriamente a sua marca Aeolus no nível 3 como solicitado pela empresa, com base nos argumentos de que estes pneus não são, em geral, recauchutáveis e não são vendidos no mercado de EO.
- (66) Os importadores que apresentaram argumentos em relação às marcas Double Coin e Sailun são empresas que não estão incluídas na amostra, pelo que a Comissão não pôde verificar os seus argumentos nesta fase. Uma vez que não estão incluídas na amostra, a sua classificação no nível 2 ou 3 não afeta o resultado do inquérito. Por conseguinte, apesar de não pôr em causa os elementos apresentados pelos importadores acerca da experiência dos seus clientes com os pneus destas marcas, a Comissão não assumiu qualquer posição em relação aos argumentos apresentados nesta fase.
- (67) Várias partes interessadas referiram que o levantamento dos níveis por marca só é aplicável à União e que, noutros mercados, o levantamento dos níveis pode ser muito diferente. Em especial, o levantamento dos níveis da União não pode ser transposto para o mercado chinês. A Comissão sublinhou que o levantamento por marca foi utilizado neste inquérito com o intuito de analisar a situação no mercado da União, não tendo qualquer significado jurídico para outros mercados.

#### 2.3.1. Pedidos de exclusão do produto

- (68) A CRIA e a CCCMC, bem como o Grupo Aeolus, alegaram que os pneus novos ou os pneus recauchutados deveriam ser excluídos da definição do produto em causa porque:
- os pneus novos e os pneus recauchutados têm características essenciais físicas, técnicas e químicas diferentes;
  - os pneus recauchutados têm uma vida útil muito menor do que os pneus novos;
  - os pneus novos e os pneus recauchutados têm diferentes utilizações, canais de vendas, aplicações e perceção dos consumidores; em especial, os pneus recauchutados não são utilizados no mercado do «equipamento original» e, em geral, não são montados no eixo motriz nem em camiões que transportem mercadorias perigosas;
  - os pneus novos e recauchutados têm códigos NC diferentes.
- (69) Estas partes referiram igualmente que a Comissão e o Tribunal de Justiça da União Europeia («TJUE») em vários processos de concorrência concluíram que os pneus novos e os pneus recauchutados constituem dois mercados importantes diferentes em termos de preço, estrutura da oferta, estrutura da procura, canais de abastecimento e substituíbilidade <sup>(1)</sup>. A CRIA e a CCCMC também salientaram que outras autoridades responsáveis por inquéritos anti-*dumping* trataram separadamente os pneus novos e os pneus recauchutados <sup>(2)</sup>.
- (70) A CRIA e a CCCMC referiram que a Comissão cometeu um erro na sua avaliação no que diz respeito aos fatores relevantes, ao não tratar separadamente os pneus novos e os pneus recauchutados.
- (71) O Grupo Giti alegou que os pneus recauchutáveis ou com várias vidas deveriam ser excluídos da definição do produto em causa, uma vez que os pneus recauchutáveis são mais sofisticados do que os pneus não recauchutáveis e têm características técnicas diferenciadoras.
- (72) A Comissão considerou que o processo de recauchutagem conserva as principais características, os componentes e a estrutura do pneu resultantes do processo de fabrico inicial. Em especial, as principais especificações técnicas do pneu, designadamente dimensão, índice de carga e categoria de velocidade, não se alteram aquando da recauchutagem. Os pneus novos (recauchutáveis ou não recauchutáveis) e os pneus recauchutados são feitos das mesmas matérias-primas, têm os mesmos componentes e têm uma estrutura semelhante.
- (73) A principal diferença nas características técnicas entre um pneu produzido de novo e um pneu recauchutado construído com base na sua carcaça é que um pneu recauchutado pode efetivamente ter uma vida útil mais curta e que um pneu recauchutado pode ser percecionado como uma opção menos segura. Contudo, são exatamente as mesmas diferenças técnicas, de qualidade e de perceção de segurança que surgem entre dois pneus novos de diferentes níveis. Em especial, os pneus de níveis mais baixos também têm quilometragens mais baixas e não são opções preferidas para veículos que necessitam de cumprir normas de segurança muito exigentes, nomeadamente, os que transportam mercadorias perigosas.
- (74) Por conseguinte, a Comissão rejeitou provisoriamente o argumento de que os pneus novos (recauchutáveis ou não recauchutáveis) e os pneus recauchutados têm características físicas, químicas e técnicas de base diferentes.

<sup>(1)</sup> Comissão Europeia, Processo COMP/M.4564 -BRIDGESTONE/BANDAG; Processo COMP/E-2/36.041/PO. Tribunal de Justiça da União Europeia, acórdão de 9 de novembro de 1983, Processo C-322/81, *Michelin contra Comissão*, ECLI: EU:C:1983:313.

<sup>(2)</sup> Os inquéritos citados dizem respeito aos EUA, à Índia, ao Egito e à Comissão Económica Eurasiática.

- (75) A Comissão verificou igualmente que os proprietários de camiões ou autocarros tanto utilizam pneus novos como pneus recauchutados, sobretudo aqueles que estão ativos no setor do transporte de pessoas ou mercadorias em curtas ou longas distâncias. Por conseguinte, a utilização final dos pneus novos e recauchutados é essencialmente a mesma. A Comissão também verificou que os pneus novos e os pneus recauchutados têm os mesmos quatro tipos principais de aplicação, nomeadamente, direção, eixo motriz, reboque e todas as posições, e estão sujeitos aos mesmos requisitos de segurança no mercado da União tal como definidos na legislação pertinente.
- (76) Por conseguinte, o argumento de que os pneus novos e recauchutados têm aplicações diferentes foi provisoriamente rejeitado.
- (77) A Comissão concordou que os pneus recauchutados diferem dos pneus novos do nível 1 na medida em que não são vendidos no mercado de equipamentos originais. A Comissão também verificou que acontece exatamente o mesmo com os pneus do nível 3 e em grande medida com as marcas do nível 2, que também não são vendidas no mercado de equipamentos originais.
- (78) Por conseguinte, a Comissão rejeitou provisoriamente o argumento de que os pneus novos e recauchutados têm diferentes canais de vendas.
- (79) No que diz respeito às decisões da Comissão em matéria de concorrência e ao acórdão do TJUE <sup>(1)</sup> em que foi decidido que os pneus recauchutados constituíam um mercado distinto, a questão é irrelevante para a definição do produto em inquéritos de defesa comercial. A definição de mercado num processo de fusão incide na substituição do lado da procura e do lado da oferta <sup>(2)</sup>. Num inquérito anti-*dumping*, o mercado é definido pelas características físicas, técnicas e químicas do produto em causa. Por conseguinte, a Comissão rejeitou este argumento.
- (80) Em relação ao argumento referente à definição do produto em processos anti-*dumping* em países terceiros, a Comissão salientou que a definição do produto é uma questão em relação à qual a autoridade responsável pelo inquérito tem grande margem de apreciação quando se trata de defesa comercial <sup>(3)</sup>. Por conseguinte, a forma como as autoridades responsáveis pelos inquéritos em países terceiros utilizaram a sua margem de apreciação nesta matéria não pode limitar a margem de apreciação da Comissão para efeitos do presente inquérito.
- (81) Argumentou igualmente que o produto em causa não deveria estar abrangido por vários códigos NC. A este respeito, a Comissão lembrou, em primeiro lugar, que o facto de um único produto em causa estar incluído em vários códigos NC é algo muito comum. Trata-se de algo que decorre da própria conceção da Nomenclatura Combinada. Além disso, o aviso de início refere claramente que os códigos NC foram indicados para fins meramente informativos. Em segundo lugar, não foram apresentados quaisquer elementos factuais nem a Comissão encontrou informações de que o produto em causa tenha sido definido de tal forma que os pneus novos e recauchutados importados não possam ser provisoriamente considerados como alternativas aos pneus novos e recauchutados produzidos na União e não possam competir diretamente com estes últimos. O mesmo se aplica às perceções dos produtores e dos consumidores, aos canais de distribuição ou a outros fatores como a existência de categorias com um único produto ou com múltiplos produtos por oposição à diferenciação entre pneus novos e recauchutados para fins do presente inquérito.
- (82) Por último, as partes interessadas argumentaram que, decorrente da segmentação de mercado na União, os pneus recauchutados são percecionados como tendo uma qualidade inferior aos pneus novos do nível 1, mesmo que a sua carga seja de um pneu do nível 1.
- (83) A Comissão aceitou este argumento, que está em consonância com os níveis estabelecidos para o presente inquérito através do levantamento, e considerou apenas os pneus recauchutados como pertencentes aos níveis 2 e 3.

#### 2.4. Produto similar

- (84) O inquérito revelou que os seguintes produtos têm as mesmas características físicas de base e as mesmas utilizações de base:
- o produto em causa;
  - o produto produzido e vendido no mercado interno do Brasil, que foi provisoriamente utilizado como país análogo;
  - o produto produzido e vendido na União pela indústria da União.

<sup>(1)</sup> Comissão Europeia, Processo COMP/M.4564 -BRIDGESTONE/BANDAG; Processo COMP/E-2/36.041/PO. Tribunal de Justiça da União Europeia, acórdão de 9 de novembro de 1983, Processo C-322/81, *Michelin contra Comissão*, ECLI: EU:C:1983:313.

<sup>(2)</sup> Comissão Europeia, Processo COMP/M.4564 -BRIDGESTONE/BANDAG, p. 4.

<sup>(3)</sup> Tribunal de Justiça da União Europeia, acórdão de 17 de março de 2016, Processo C-232/14 *Portmeirion Group*, ECLI:EU:C:2016:180, n.ºs 47 e seguintes.

- (85) A Comissão decidiu, na presente fase, que esses produtos são, por conseguinte, produtos similares na aceção do artigo 1.º, n.º 4, do regulamento de base.

### 3. DUMPING

#### 3.1. Valor normal

##### 3.1.1. Tratamento de economia de mercado («TEM»)

- (86) Nos termos do artigo 2.º, n.º 7, alíneas a) e b), do regulamento de base, a Comissão deve determinar o valor normal com base no preço ou no valor calculado num país terceiro com economia de mercado no caso das importações provenientes de países que não tenham uma economia de mercado, salvo se o exportador conseguir comprovar que opera em condições de economia de mercado.
- (87) A CCCMC e a CRIA alegaram que, no seguimento da expiração, em 11 de dezembro de 2016, do n.º 15, alínea a), subalínea ii), do Protocolo de Adesão da RPC à Organização Mundial do Comércio («OMC»), devem aplicar-se aos exportadores chineses as regras gerais para determinação do valor normal. A este respeito, alegaram que a utilização de uma metodologia que não seja de economia de mercado para se efetuar uma determinação após 11 de dezembro de 2016 é contrária às obrigações relativas à OMC da União. Alegaram que o valor normal não pode basear-se num país análogo, deve sim basear-se nos dados chineses relativos às vendas e aos custos.
- (88) O aviso de início foi publicado em 11 de agosto de 2017. Consequentemente, a legislação pertinente aplicável a este processo é o regulamento de base na versão aplicável à data do início. Por conseguinte, o valor normal deve ser definido com base no artigo 2.º, n.º 7, alíneas a) e b), do regulamento de base na versão aplicável à data de início do presente inquérito em agosto de 2017. Por conseguinte, os argumentos apresentados pela CCCMC e pela CRIA foram rejeitados.
- (89) Resumidamente, e apenas a título de referência, os critérios do TEM são indicados a seguir:
- as decisões das empresas são adotadas em resposta às condições do mercado sem intervenção significativa do Estado e os custos refletem os valores do mercado;
  - as empresas têm um único tipo de registos contabilísticos básicos sujeitos a auditorias independentes, conformes às normas internacionais de contabilidade, e aplicáveis para todos os efeitos;
  - não há distorções importantes herdadas do antigo sistema de economia centralizada;
  - a segurança e a estabilidade jurídicas são garantidas pela legislação aplicável em matéria de propriedade e de falência; e
  - as operações cambiais são efetuadas a taxas de mercado.
- (90) Para determinar se os critérios previstos no artigo 2.º, n.º 7, alínea c), do regulamento de base são cumpridos, a Comissão procurou obter as informações necessárias solicitando aos produtores-exportadores que preenchessem um formulário de pedido de TEM. Duas das quatro empresas colaborantes incluídas na amostra, o Grupo Giti e o Grupo Hankook, pediram TEM e responderam dentro do prazo. Por conseguinte, foi efetuada uma determinação do TEM relativamente a estes dois grupos de empresas.
- (91) A Comissão procurou obter todas as informações consideradas necessárias e verificou todas as informações fornecidas nos pedidos de TEM nas instalações das principais entidades jurídicas dos dois grupos.
- (92) No caso das partes coligadas, a Comissão examinou se o grupo das empresas coligadas satisfaz, no seu conjunto, as condições para beneficiar de TEM. Por conseguinte, nos casos em que uma filial ou qualquer outra empresa coligada com o requerente na RPC esteja envolvida, direta ou indiretamente, na produção ou na venda do produto em causa, a análise do TEM foi realizada em relação a cada empresa individualmente, bem como ao grupo de empresas no seu conjunto.
- (93) Os dois grupos que solicitaram o TEM não conseguiram demonstrar que preenchiam todos os critérios definidos no artigo 2.º, n.º 7, alínea c), do regulamento de base.
- (94) Mais especificamente, os dois grupos não demonstraram, quer individualmente, quer como grupo, que dispunham de um conjunto único de registos contabilísticos independentemente auditados em consonância com as normas internacionais de contabilidade, não cumprindo, por conseguinte, o segundo critério TEM.
- (95) Ademais, os dois grupos não conseguiram demonstrar que não estavam sujeitos a distorções importantes herdadas do antigo sistema de economia centralizada. Assim, estas empresas, ou grupos de empresas, não satisfizeram o terceiro critério TEM. Mais especificamente, ambos os grupos de produtores-exportadores beneficiaram de regimes fiscais preferenciais.

- (96) Por outro lado, o Grupo Hankook não conseguiu demonstrar que não houve interferência estatal significativa e que os custos dos principais *inputs* refletiam substancialmente os valores de mercado. Como tal, este grupo também não conseguiu demonstrar que satisfazia o primeiro critério do TEM.
- (97) A Comissão divulgou as conclusões aos dois produtores-exportadores em causa, às autoridades do país em causa e à indústria da União. As partes interessadas apresentaram observações sobre as conclusões. O Grupo Hankook argumentou que as interferências estatais verificadas no âmbito do primeiro critério não eram significativas. Os dois grupos consideraram que as lacunas nos respetivos sistemas contabilísticos não eram substanciais. Defenderam igualmente que o regime fiscal preferencial no âmbito do terceiro critério do TEM não constituía uma distorção significativa.
- (98) Essas observações não colocaram em causa as conclusões factuais, expressaram apenas uma qualificação jurídica alternativa. Contudo, atendendo à dimensão e à gravidade das questões encontradas no âmbito dos três critérios, essas observações não foram suficientes para alterar as conclusões da Comissão.
- (99) Após ter informado os Estados-Membros, em conformidade com o artigo 2.º, n.º 7, alínea c), do regulamento de base, os requerentes foram individualmente e formalmente informados, em 9 de abril de 2017, da determinação final da Comissão no que se refere aos respetivos pedidos de TEM.
- (100) Assim, nem o Grupo Giti nem o Grupo Hankook conseguiram demonstrar que preenchiam todos os critérios de TEM definidos no artigo 2.º, n.º 7, alínea c), do regulamento de base, e, por conseguinte, os seus pedidos de TEM foram rejeitados.

### 3.1.2. País análogo

- (101) Em conformidade com o artigo 2.º, n.º 7, alínea a), do regulamento de base, o valor normal foi determinado com base no preço ou no valor calculado num país terceiro com economia de mercado para todos os produtores-exportadores. Para este efeito, foi necessário selecionar um país terceiro com economia de mercado («país análogo»).
- (102) No aviso de início, a Comissão informou as partes interessadas de que considerava os EUA um país análogo adequado e convidou as partes interessadas a apresentarem as suas observações.
- (103) A Comissão recebeu observações de três das partes interessadas relativamente à seleção do país análogo:
- CRIA/CCCMC;
  - o Grupo Giti;
  - o autor da denúncia.
- (104) Tanto a CRIA/CCCMC como o Grupo Giti mostraram-se contra a opção de ter os EUA como país análogo. Também consideraram que o Japão e a Coreia (embora em menor grau) não eram países adequados, ao passo que a Tailândia seria o país análogo mais adequado. O Grupo Giti também defende que a Turquia não serve para ser país análogo, dada a presença de restrições ao comércio e acesso diferenciado às matérias-primas. A CRIA/CCCMC convidou a Comissão a contactar produtores de possíveis países análogos na Turquia, na Tailândia, no Brasil e na República Árabe do Egito («Egito»).
- (105) O autor da denúncia manifestou objeções em relação à Tailândia como país análogo e reiterou que os EUA eram o país análogo mais adequado.
- (106) A Comissão recebeu informações de contacto fiáveis em relação a 22 produtores de oito países (EUA, Japão, Coreia, Turquia, Índia, Tailândia, África do Sul e Brasil). Contactou essas 22 empresas, convidando-as a colaborar enquanto produtores de um país análogo e recebeu quatro respostas ao questionário de produtores dos EUA, Tailândia, África do Sul e Brasil (um produtor em cada um destes países).
- (107) As respostas ao questionário do produtor dos EUA não continham as informações em conformidade com o questionário e o produtor mostrou-se indisponível para fornecer as informações em falta. Atendendo a esta resposta incompleta, a Comissão excluiu os EUA da sua análise.
- (108) Da mesma forma, a Comissão também excluiu a Tailândia como potencial país análogo. Nesta fase, a resposta ao questionário de um produtor da Tailândia indicava que o seu volume de produção era extremamente reduzido (menos de 10 000 unidades) e que fabricava apenas pneus com câmara de ar. A Comissão considerou que os dados deste produtor não serviriam para qualquer comparação significativa devido à falta de representatividade, uma vez que a esmagadora maioria dos pneus vendidos no mercado da União são pneus sem câmara de ar.

- (109) A Comissão recebeu uma resposta completa ao questionário de um produtor da África do Sul. A produção nacional total da África do Sul é inferior a 200 000 unidades por ano, o que representa apenas cerca de 2 % das exportações chinesas para a União. O consumo interno é de 1,3 milhões de unidades. As importações totais representam 90 % do consumo interno. Embora não existam direitos de defesa comercial, os direitos aduaneiros normais são relativamente elevados: 25 % para a maior parte dos países do mundo e 15 % para a União. A África do Sul é comparável à RPC em termos de nível de desenvolvimento económico.
- (110) A Comissão recebeu uma resposta completa ao questionário de um produtor do Brasil.
- (111) O Brasil tem uma produção significativa (7,1 milhões de euros), o que representa mais do que o total das exportações chinesas para a União (4,59 milhões de unidades). O consumo interno brasileiro é de quase 7 milhões de unidades. O total das importações — cerca de um milhão de unidades — representa cerca de 15 % do consumo brasileiro. O total das exportações é de 900 000 unidades. Os volumes do produtor colaborante (mais de 1 milhão de unidades) são suficientemente representativos para estabelecer o valor normal. Os produtores do Brasil e da RPC têm condições de acesso às principais matérias-primas semelhantes, uma vez que os dois países são produtores de borracha natural. Por último, o Brasil é comparável à RPC em termos de nível de desenvolvimento económico. Embora existam no Brasil direitos de defesa comercial contra vários países terceiros, ainda se registam importações significativas do produto em causa como foi indicado acima.
- (112) A Comissão considerou que tanto a África do Sul como o Brasil poderiam ser utilizados como país análogo. Uma vez que a produção interna da África do Sul é consideravelmente mais reduzida do que a do Brasil, tanto em termos relativos como em termos absolutos, a Comissão decidiu seleccionar o Brasil como o país análogo mais adequado ao abrigo do artigo 2.º, n.º 7, alínea a), do regulamento de base.

### 3.1.3. Valor normal

- (113) As informações recebidas dos produtores que colaboraram no inquérito no país análogo foram utilizadas como base para a determinação do valor normal para os produtores-exportadores aos quais não foi concedido o TEM nos termos do artigo 2.º, n.º 7, alínea a), do regulamento de base.
- (114) Alguns tipos do produto produzidos no país análogo não puderam ser equiparados aos tipos do produto exportados do país em causa para a União porque o país análogo não fabrica todas as dimensões de pneus e todos os tipos de pneus exportados para a União. Por conseguinte, o valor normal para os tipos do produto não equiparáveis teve de ser calculado nos termos do artigo 2.º, n.º 3, do regulamento de base com base nos custos de produção do produtor do país análogo, acrescidos de um montante razoável para os encargos de venda, despesas administrativas e outros encargos gerais («VAG»), bem como para o lucro.
- (115) A Comissão calculou o custo de produção médio («CPM») por kg para cada posição do pneu — direção, eixo motriz, várias posições ou reboque — para cada um dos respetivos níveis (1, 2 ou 3) e por cada tipo de pneu (sem câmara de ar ou com câmara de ar), com base nos dados verificados relativos ao custo de produção do produtor brasileiro. O CPM encontra-se no intervalo 20,03 CNY/kg e 21,29 CNY/kg. A Comissão calculou o valor de cada um dos números de código do produto não equivalente exportados pelos produtores chineses multiplicando a sua ponderação pelo CPM médio por cada posição, tipo e nível de pneu. Em seguida, a Comissão adicionou um montante razoável de VAG (35 %-45 % do CPM) baseado nos dados reais relativos à produção e às vendas, tal como previsto no artigo 2.º, n.º 6, do regulamento de base. Por último, acrescentou um montante razoável de lucro (23 %-28 % do CPM) utilizando a margem de lucro média das vendas dos produtos rentáveis.

### 3.2. Preço de exportação

- (116) Os produtores-exportadores incluídos na amostra exportaram para a União quer diretamente para clientes independentes, quer através de empresas coligadas ou não coligadas que agiam na qualidade de importadores.
- (117) Se os produtores-exportadores exportaram o produto em causa diretamente para clientes independentes na União, o preço de exportação foi o preço efetivamente pago ou a pagar pelo produto em causa vendido para exportação para a União, em conformidade com o artigo 2.º, n.º 8, do regulamento de base.
- (118) Nos casos em que os produtores-exportadores exportaram o produto em causa para a União através de empresas coligadas agindo na qualidade de importadores, o preço de exportação foi estabelecido com base no preço a que o produto importado foi revendido pela primeira vez a clientes independentes na União, em conformidade com o artigo 2.º, n.º 9, do regulamento de base. Nesses casos, foram efetuados ajustamentos ao preço para todos os custos suportados entre a importação e a revenda, incluindo despesas VAG e lucros.
- (119) Contudo, no que diz respeito a uma subsidiária do Grupo Aeolus (Pirelli Tyre Co., Ltd.), a Comissão não recebeu no prazo definido os dados necessários para determinar o preço de exportação. Em 23 de março de 2018, a Comissão informou a empresa de que os questionários enviados pelos seus importadores coligados estavam

incompletos e foi solicitado que revisse e reenviasse as respostas aos questionários. A empresa foi informada de que, caso não fornecesse informações completas e rigorosas no prazo estipulado, a Comissão poderia recorrer à utilização de dados disponíveis em conformidade com o artigo 18.º do regulamento de base. Em 4 de abril de 2018, a empresa em causa forneceu as respostas revistas. Contudo, a Comissão considerou que estas continuavam incompletas e, por conseguinte, não poderiam ser tratadas para efeitos da análise de *dumping* e prejuízo. Consequentemente, a Comissão definiu a margem de *dumping* com base nas informações verificadas de outras empresas verificadas do Grupo Aeolus, designadamente Aeolus Tyre e Chonche Auto Double Happiness Tyre. O Grupo Aeolus foi convidado a atualizar os dados referentes à Pirelli para as fases subsequentes do processo.

### 3.3. Comparação

- (120) A Comissão comparou o valor normal e o preço de exportação dos produtores-exportadores incluídos na amostra, no estádio à saída da fábrica. As margens de *dumping* foram estabelecidas comparando os preços individuais, no estádio à saída da fábrica, dos produtores-exportadores incluídos na amostra com os preços de venda no mercado interno do produtor do país análogo ou com o valor normal calculado, conforme adequado.
- (121) A fim de assegurar uma comparação equitativa entre o valor normal e o preço de exportação, procedeu-se aos devidos ajustamentos para ter em conta as diferenças que afetam os preços e sua comparabilidade, em conformidade com o artigo 2.º, n.º 10, do regulamento de base. A Comissão efetuou os seguintes ajustamentos ao preço de exportação e ao valor normal utilizando os dados fornecidos pelos exportadores incluídos na amostra e pelo produtor do país análogo nas respetivas respostas ao questionário e durante a visita de verificação: custos relacionados com o transporte do produto em causa, tais como custos com frete rodoviário e marítimo, seguro, movimentação, carregamento e custos acessórios (8 %-18 %); encargos bancários e despesas de crédito (0 %-1 %); garantias e descontos (2 %-3 %); impostos indiretos (4 %). Por último, em relação a um produtor-exportador, foram feitos ajustamentos relativamente às comissões pagas à empresa-mãe (2 %-5 %).

### 3.4. Margem de *dumping*

- (122) No que diz respeito aos produtores-exportadores incluídos na amostra, a Comissão comparou o valor normal médio ponderado de cada tipo do produto similar com o preço de exportação médio ponderado do tipo do produto em causa correspondente, em conformidade com o artigo 2.º, n.ºs 11 e 12, do regulamento de base.
- (123) A margem de *dumping* dos produtores-exportadores colaborantes não incluídos na amostra foi determinada em conformidade com as disposições do artigo 9.º, n.º 6, do regulamento de base. Esta margem foi calculada como uma média ponderada com base nas margens determinadas para os produtores-exportadores incluídos na amostra.
- (124) No que diz respeito a todos os outros produtores-exportadores da RPC, a Comissão determinou o nível de colaboração na RPC avaliando, para o efeito, a proporção do volume de exportações dos produtores-exportadores colaborantes para a União no volume total das exportações do país em causa para a União.
- (125) O nível de colaboração foi elevado. Por conseguinte, a margem de *dumping* residual aplicável a todos os outros produtores-exportadores da RPC foi fixada, a título provisório, a um nível correspondente à margem de *dumping* mais elevada estabelecida para os produtores-exportadores colaborantes incluídos na amostra.
- (126) As margens de *dumping* provisórias, expressas em percentagem do preço CIF-fronteira da União do produto não desalfandegado, são as seguintes:

| Empresa                      | Margem de <i>dumping</i> provisória (%) |
|------------------------------|---|
| Grupo Xingyuan               | 166,7                                   |
| Grupo Giti                   | 98,7                                    |
| Grupo Aeolus                 | 151,2                                   |
| Grupo Hankook                | 80,4                                    |
| Outras empresas colaborantes | 110,3                                   |
| Todas as outras empresas     | 166,7                                   |

#### 4. PREJUÍZO

##### 4.1. Definição da indústria da União e produção da União

- (127) O produto similar foi fabricado por mais de 380 produtores da União durante o período considerado. Todos estes produtores constituem a «indústria da União», na aceção do artigo 4.º, n.º 1, do regulamento de base.
- (128) A produção total da União durante o período de inquérito foi estabelecida em cerca de 20,9 milhões de pneus. A Comissão estabeleceu o valor da produção total da União com base nos dados obtidos durante o inquérito. Tal como foi indicado no considerando 24, os dez produtores da União incluídos na amostra final representam mais de 36 % da produção e das vendas da União comunicadas pelos produtores da União do produto similar que colaboraram no inquérito. Por conseguinte, os indicadores microeconómicos foram analisados com base nos dados obtidos a partir das respostas desses dez produtores da União.
- (129) A produção da União está fragmentada entre grandes grupos de empresas e mais de 380 PME em toda a União. As grandes empresas são responsáveis por cerca de 90 % da produção total da União e 85 % das vendas da União dos produtores da União. As PME estão envolvidas na produção de pneus recauchutados e são responsáveis pelos restantes 10 % da produção da União e 15 % das vendas da União dos produtores da União.
- (130) Constatou-se que os produtores incluídos na amostra importavam e revendiam o produto em causa no mercado da União, a partir da RPC. No entanto, em comparação com as suas vendas totais, essas importações são marginais e não afetam a sua qualificação como produtores da União.

##### 4.2. Consumo da União

- (131) O consumo da União foi estabelecido com base nas informações facultadas pela ETRMA, nos dados relativos às importações comunicados pelo Eurostat para os códigos NC 4011 20 90 e 4012 12 00 e nas informações recebidas dos fornecedores de bandas de rolamento.
- (132) Durante o período considerado, o consumo da União registou a seguinte evolução:

Quadro 1

##### Consumo da União (em unidades)

|                        | 2014       | 2015       | 2016       | Período de inquérito |
|------------------------|------------|------------|------------|----------------------|
| Consumo total da União | 20 248 578 | 20 782 365 | 21 452 278 | 21 590 193           |
| Índice 2014 = 100      | 100        | 102,6      | 105,9      | 106,6                |

Fonte: ETRMA, Eurostat (base de dados Comext) e fornecedores de bandas de rolamento.

- (133) O consumo da União aumentou durante o período considerado. Globalmente, ao longo do período considerado, o consumo aumentou 6,6 %, passou de cerca de 20,2 milhões de pneus para cerca de 21,6 milhões de pneus no período do inquérito.

##### 4.3. Contextualização do mercado da União

###### 4.3.1. Descrição geral

- (134) O mercado da União de pneus para camiões e autocarros é um mercado muito competitivo, com múltiplos produtores e marcas.
- (135) O mercado da União está dividido entre as vendas dos fabricantes de equipamentos originais para camiões ou autocarros e o mercado de substituição. A procura de mercado de pneus para camiões e autocarros no setor do equipamento original é impulsionada pela produção de camiões e autocarros, ao passo que o setor de reposição é influenciado por muitos fatores, incluindo a atividade económica, as vendas, a dimensão, composição e utilização dos camiões ou dos autocarros e as frotas em serviço. As vendas relativas às importações chinesas estão concentradas sobretudo no mercado de substituição.
- (136) Cerca de 17 % do consumo total da União é equipamento original vendido aos fabricantes de camiões e autocarros. As restantes vendas de pneus para camiões e autocarros na União são vendas de pneus de substituição vendidos direta ou indiretamente aos proprietários dos camiões ou dos autocarros. Os pneus de substituição incluem uma maior diversidade de pneus e são vendidos através de uma maior variedade de canais com diferentes estratégias de comercialização. Os pneus de substituição podem ser vendidos diretamente aos utilizadores finais ou através de distribuidores coligados ou não coligados que depois os revendem aos utilizadores finais.

- (137) Os principais canais de venda são vendas a distribuidores que os revendem aos proprietários das frotas ou vendas diretas aos proprietários das frotas, por vezes com serviços incluídos (controlo, manutenção, serviços).
- (138) As marcas também influenciam o preço que os clientes estão dispostos a pagar pelos pneus para camiões e autocarros. Estão frequentemente associadas a níveis percecionados de qualidade e serviços, sendo essa relação maior no caso dos pneus com qualidade mais elevada.

#### 4.3.2. Interligação entre os pneus novos e os pneus recauchutados

- (139) A Comissão determinou que os principais produtores da União estavam concentrados nos níveis 1 e 2, onde os pneus eram/são concebidos para terem um ciclo de vida longo e serem recauchutados. Assim se justificam os preços (e as margens de lucro) significativamente mais elevados associados aos desempenhos elevados expectáveis dos pneus dos níveis 1 e 2.
- (140) De facto, o inquérito revelou que os grandes produtores da União comercializam ativamente a capacidade de recauchutagem dos seus pneus como forma de criar lealdade para com a marca e para se diferenciarem das importações a baixo preço de pneus do nível 3. Como tal, o inquérito demonstrou que grande parte do valor atribuído aos pneus dos níveis 1 e 2 tem, na verdade, origem na existência da indústria de recauchutagem do nível 3.
- (141) Contudo, a elevada permutabilidade entre pneus novos e pneus recauchutados faz com que o nível 3 acabe por estar mais vulnerável às importações chinesas a baixo preço do produto em causa. Tal é particularmente verdade se considerarmos que os utilizadores estão conscientes de que, em termos de desempenho, os pneus recauchutados e os pneus de qualidade inferior não se diferenciam de forma significativa. Essa permutabilidade, por sua vez, faz com que o preço seja o fator determinante na decisão do consumidor quando compra pneus recauchutados ou pneus novos do nível 3.
- (142) A Comissão convida as partes interessadas a apresentarem observações sobre a avaliação preliminar e a fornecerem informações que confirmem ou contrariem esta análise por forma a obter uma perspetiva geral o mais completa possível na fase final do presente inquérito.

#### 4.4. Importações provenientes do país em causa

##### 4.4.1. Volume e parte de mercado das importações provenientes do país em causa

- (143) A Comissão determinou o volume das importações com base nos dados do Eurostat. A parte de mercado das importações foi determinada com base no consumo da União no quadro 1.
- (144) As importações na União provenientes do país em causa registaram a seguinte evolução:

Quadro 2

#### Volume das importações (em unidades) e parte de mercado

|  | 2014      | 2015      | 2016      | Período de inquérito |
|--|-----------|-----------|-----------|----------------------|
| Volume das importações provenientes da RPC (em unidades) | 3 471 997 | 3 840 290 | 4 420 368 | 4 596 098            |
| Índice 2014 = 100  | 100       | 110,6     | 127,3     | 132,4                |
| Parte de mercado (%)                                     | 17,1      | 18,5      | 20,6      | 21,3                 |
| Índice 2014 = 100  | 100       | 107,8     | 120,2     | 124,1                |

Fonte: Eurostat (base de dados Comext).

- (145) Com base no Eurostat, os volumes das importações provenientes da RPC aumentaram 32 % durante o período considerado, de cerca de 3,5 milhões de pneus em 2014 para cerca de 4,6 milhões de pneus no período de inquérito. Esta situação resultou num aumento da parte de mercado das importações chinesas, num mercado em crescimento, de 17,1 % para 21,3 %.

##### 4.4.2. Preços das importações provenientes do país em causa

- (146) A Comissão determinou o volume das importações com base em dados do Eurostat. A subcotação de preços das importações foi estabelecida com base nos produtores-exportadores chineses incluídos na amostra.

(147) O preço médio das importações na União provenientes dos países em causa registou a seguinte evolução:

Quadro 3

**Preços de importação (EUR/unidade)**

|                   | 2014  | 2015  | 2016  | Período de inquérito |
|-------------------|-------|-------|-------|----------------------|
| RPC               | 144,4 | 144,3 | 127,7 | 128,8                |
| Índice 2014 = 100 | 100   | 99,9  | 88,4  | 89,1                 |

Fonte: Eurostat (base de dados Comext).

(148) Durante o período considerado, os preços das importações chinesas na União diminuíram 11 %.

4.4.3. *Subcotação dos preços*

(149) A Comissão determinou a subcotação dos preços durante o período de inquérito mediante uma comparação entre:

- 1) Os preços de venda médios ponderados por tipo do produto e segmento dos produtores da União incluídos na amostra cobrados a clientes independentes no mercado da União, ajustados ao estágio à saída da fábrica; e
- 2) Os preços médios ponderados correspondentes por tipo do produto e segmento das importações provenientes dos produtores-exportadores chineses incluídos na amostra cobrados ao primeiro cliente independente no mercado da União, estabelecidos numa base «custo, seguro e frete» (CIF), devidamente ajustados para ter em conta os direitos aduaneiros e os custos pós-importação.

(150) A comparação dos preços foi feita por tipo do produto para transações efetuadas no mesmo estágio de comercialização, com os devidos ajustamentos quando necessário, e após a dedução de descontos e abatimentos. O resultado da comparação foi expresso em percentagem do volume de negócios dos produtores da União incluídos na amostra durante o período de inquérito. Revelou uma margem média ponderada de subcotação entre 21 % e 31 % pelas importações do produto em causa provenientes do país em causa no mercado da União. Além disso, a margem média ponderada de subcotação nos três níveis foi considerada significativa: 24 % para os níveis 1 e 2 e entre 21 % e 31 % para o nível 3. O nível substancial de subcotação demonstra o efeito acentuado do *dumping* no caso em apreço.

**4.5. Situação económica da indústria da União**

4.5.1. *Observações gerais*

(151) Em conformidade com o artigo 3.º, n.º 5, do regulamento de base, o exame da repercussão das importações objeto de *dumping* na indústria da União inclui uma apreciação de todos os indicadores económicos pertinentes para a situação desta indústria durante o período considerado.

(152) Tal como referido nos considerandos 19 a 27, recorreu-se à amostragem para determinar o eventual prejuízo sofrido pela indústria da União.

(153) Para efeitos da determinação do prejuízo, a Comissão distinguiu entre indicadores de prejuízo macroeconómicos e microeconómicos. A Comissão avaliou os indicadores macroeconómicos com base nos dados que constam da denúncia, das estatísticas do Eurostat, das observações da ETRMA, conforme adequado, para assegurar que os dados diziam respeito a todos os produtores da União. A Comissão analisou os indicadores microeconómicos com base nos dados que constam das respostas ao questionário dos produtores da União incluídos na amostra e das observações da ETRMA. Os dados diziam respeito aos produtores da União incluídos na amostra. Os dois conjuntos de dados foram considerados representativos da situação económica da indústria da União.

(154) Os indicadores microeconómicos incluem: produção, capacidade de produção, utilização da capacidade, volume de vendas, parte de mercado, crescimento, emprego, produtividade, amplitude da margem de *dumping*.

(155) Os indicadores microeconómicos incluem: preços unitários médios, custos unitários, custo da mão de obra, existências, rentabilidade, *cash flow*, investimentos, retorno dos investimentos e capacidade de obtenção de capital.

(156) Existem duas observações em relação à metodologia de análise dos indicadores de prejuízo.

- (157) Tal como referido no considerando 23, os produtores da União são compostos por duas categorias de empresas em termos de dimensão: grandes empresas e PME (muito fragmentadas), representando 85 % e 15 %, respetivamente, das vendas totais da União dos produtores da União em 2016. Contudo, em resultado da amostragem dos produtores da União, os dados relativos às vendas das PME incluídas na amostra representavam cerca de 4 % das vendas totais da União dos produtores da União incluídos na amostra. Por conseguinte, a Comissão decidiu ponderar os resultados dos produtores da União incluídos na amostra em conformidade com a parte de cada categoria de empresas. Como as PME só estão ativas no segmento do nível 3, este ajustamento tem como consequência direta aumentar a parte das vendas do nível 3 no conjunto dos dados provenientes dos produtores da União incluídos na amostra.
- (158) Além disso, as vendas totais da União dos produtores da União foram repartidas entre os três níveis na seguinte proporção: nível 1: 51 %; nível 2: 23 % e nível 3: 26 %. Contudo, os dados relativos às vendas da União dos produtores da União incluídos na amostra, mesmo depois do ajustamento descrito no considerando 161, não refletiam a proporção efetiva das vendas da União por nível. Por conseguinte, a Comissão decidiu ponderar os resultados dos produtores da União incluídos na amostra em conformidade com a parte de cada nível nas vendas totais da União dos produtores da União para assegurar que os três níveis estavam representados de acordo com a respetiva percentagem nas vendas totais da União em todos os indicadores microeconómicos.
- (159) Várias partes referiram que, se a Comissão seguisse a segmentação pelos três níveis, a determinação do prejuízo também necessitaria de ser efetuada em termos de níveis. Em especial, seria necessário avaliar nível a nível a situação da indústria da União, bem como o impacto das importações; por exemplo, seria necessário avaliar o impacto das importações do nível 2 (tanto chinesas como de outros países) nos produtores da União do nível 2.
- (160) A Comissão considerou que, não obstante a segmentação do mercado da União, os pneus, tal como definidos no considerando 78, partilham as mesmas características físicas, químicas e técnicas de base e são permutáveis. Consequentemente, a determinação do prejuízo foi efetuada para o produto em causa em conformidade com o Acordo Anti-Dumping da OMC. Em especial, o Órgão de Recurso acrescentou que sempre que as autoridades responsáveis pelo inquérito procederem ao exame de uma parte de indústria nacional devem, em princípio, examinar da mesma forma todas as restantes partes que constituem essa indústria, bem como examiná-la no seu conjunto <sup>(1)</sup>. Por conseguinte, ao abrigo da legislação da OMC, é possível fazer uma análise dos segmentos desde que acompanhada por uma análise de toda a indústria. Da mesma forma, o Tribunal Geral aceitou que a análise de prejuízo possa centrar-se no nível mais afetado pelas importações objeto de *dumping* <sup>(2)</sup>.
- (161) A Comissão realizou então a análise de determinados indicadores em relação aos níveis. Como indicam os considerandos 212 a 216, esta análise confirma que, em geral, a indústria da União sofreu um prejuízo e que as tendências em relação ao produto em causa consideradas no seu todo correspondem, em geral, às dos níveis considerados separadamente.
- (162) A situação económica da indústria da União é analisada numa base agregada e, em determinados indicadores microeconómicos, também em relação aos níveis atendendo à segmentação do mercado da União.

#### 4.5.2. Indicadores macroeconómicos

##### 4.5.2.1. Produção, capacidade de produção e utilização da capacidade

- (163) As estimativas do total da produção, da capacidade de produção e da utilização da capacidade da União evoluíram do seguinte modo durante o período considerado:

Quadro 4

#### Produção, capacidade de produção e utilização da capacidade

|                                  | 2014       | 2015       | 2016       | Período de inquérito |
|----------------------------------|------------|------------|------------|----------------------|
| Volume de produção (em unidades) | 20 722 065 | 20 199 411 | 20 496 669 | 20 863 087           |
| Índice 2014 = 100                | 100        | 98         | 99         | 101                  |

<sup>(1)</sup> WT/DS184/AB/R, 23.8.2001, Estados Unidos — Medidas anti-dumping relativas a determinados produtos siderúrgicos laminados a quente provenientes do Japão, n.º 204.

<sup>(2)</sup> Tribunal Geral, acórdão de 28 de outubro de 2004, Processo T-35/01 Shanghai Teraoka Electronic Co. Ltd contra Conselho, n.ºs 129 e 258.

|                                  | 2014       | 2015       | 2016       | Período de inquérito |
|----------------------------------|------------|------------|------------|----------------------|
| Volume de produção (em unidades) | 27 978 885 | 27 443 671 | 25 609 977 | 25 178 389           |
| Índice 2014 = 100                | 100        | 98         | 92         | 90                   |
| Utilização da capacidade (%)     | 74         | 74         | 80         | 83                   |
| Índice 2014 = 100                | 100        | 99         | 108        | 112                  |

Fonte: ETRMA, Eurostat (base de dados Comext) em relação aos dados das importações e exportações e informações fornecidas pelo autor da denúncia.

- (164) Como mostra o quadro 4, a produção permaneceu relativamente estável, com 20,9 milhões de unidades no período de inquérito, ao passo que a taxa de utilização da capacidade aumentou nove pontos percentuais ao longo do mesmo período.
- (165) A principal causa do aumento da utilização da capacidade só pode ser atribuída à redução significativa de 10 % na capacidade de produção. Esta redução diz sobretudo respeito à atividade de recauchutagem, uma vez que, durante o período considerado, pelo menos 85 PME estabelecidas praticamente em todos os Estados-Membros deixaram de produzir pneus recauchutados, mas deve-se também ao encerramento de subsidiárias de grandes empresas <sup>(1)</sup>.
- (166) A tendência da produção da União para permanecer inalterada e o encerramento das empresas contrastam com o crescimento pós-crise do consumo na União, do qual a indústria da União poderia ter beneficiado.

#### 4.5.2.2. Volume de vendas e parte de mercado

- (167) O volume de vendas e a parte de mercado da indústria da União evoluíram do seguinte modo durante o período considerado:

Quadro 5

#### Volume de vendas e parte de mercado

|  | 2014       | 2015       | 2016       | Período de inquérito |
|--|------------|------------|------------|----------------------|
| Volume de vendas total no mercado da União (em unidades) | 14 584 057 | 14 558 260 | 14 385 254 | 14 426 297           |
| Índice 2014 = 100  | 100        | 99,8       | 98,6       | 99,0                 |
| Parte de mercado (%)                                     | 72,0       | 70,1       | 67,1       | 66,8                 |
| Índice 2014 = 100  | 100        | 97,3       | 93,1       | 92,8                 |

Fonte: ETRMA e Eurostat (base de dados Comext) em relação aos dados das importações.

- (168) Num mercado em crescimento, as vendas na União permaneceram estáveis no período considerado. O resultado é uma diminuição de 5,2 pontos percentuais na parte de mercado (dos 72,0 % para os 66,8 %), ao passo que o volume de vendas dos pneus chineses objeto de *dumping* aumentou 1,1 milhões de pneus.

#### 4.5.2.3. Crescimento

- (169) O consumo da União aumentou 6,6 % durante o período considerado. Os volumes de vendas da indústria da União diminuíram 1 % apesar de um aumento no consumo, pelo que a indústria da União viu a sua parte de mercado diminuir. A parte de mercado das importações do país em causa aumentou durante o período considerado.

<sup>(1)</sup> Em 2017, o Grupo Goodyear encerrou a sua fábrica no Reino Unido (cerca de 330 postos de trabalho); o Grupo Michelin encerrou várias fábricas na União: duas fábricas em França (em 2014, 700 trabalhadores e, em 2017, 330 trabalhadores), na Alemanha (em 2016, 200 trabalhadores), na Hungria (em 2015, 500 trabalhadores) e na Itália; o Grupo Continental encerrou uma fábrica na Alemanha.

## 4.5.2.4. Emprego e produtividade

(170) O emprego e a produtividade evoluíram do seguinte modo durante o período considerado:

Quadro 6

**Emprego e produtividade**

|                                      | 2014   | 2015   | 2016   | Período de inquérito |
|--------------------------------------|--------|--------|--------|----------------------|
| Número de trabalhadores              | 38 445 | 36 478 | 34 959 | 34 188               |
| Índice 2014 = 100                    | 100    | 95     | 91     | 89                   |
| Produtividade (unidades/trabalhador) | 539    | 554    | 586    | 610                  |
| Índice 2014 = 100                    | 100    | 103    | 109    | 113                  |

Fonte: respostas ao questionário, verificadas, dadas pelos produtores da União incluídos na amostra e observações apresentadas pelos fornecedores de bandas de rolamento e pela ETRMA.

- (171) Perderam-se mais de 4 200 postos de trabalho diretos ao longo do período considerado, afetando tanto PME, onde pelo menos 85 produtores estabelecidos em toda a União cessaram a produção, como grandes empresas, que fecharam várias fábricas.
- (172) Além disso, a associação italiana de empresas de recauchutagem («AIRP») alegou que o setor da recauchutagem na União é responsável por cerca de 13 000 postos de trabalho ao nível da produção e da distribuição. A atividade de recauchutagem é uma atividade de mão de obra bastante intensiva e um pneu recauchutado é responsável por 3 a 4 vezes mais postos de trabalho do que um pneu novo. Segundo a AIRP, várias empresas associadas estão atualmente a reduzir pessoal ou a recorrer fortemente aos fundos de desemprego.
- (173) Em paralelo, a produtividade evoluiu de 539 unidades por trabalhador em 2014 para 610 unidades por trabalhador no período de inquérito.

4.5.2.5. Amplitude da margem de *dumping*

- (174) Todas as margens de *dumping* foram significativamente superiores ao nível *de minimis*. O impacto da amplitude das margens de *dumping* efetivas na indústria da União foi substancial, dados o volume e os preços das importações provenientes do país em causa.
- (175) Este é o primeiro inquérito anti-*dumping* relativo ao produto em causa na União. Por conseguinte, não existiam dados disponíveis que permitissem avaliar os efeitos de eventuais práticas de *dumping* anteriores.

## 4.5.3. Indicadores microeconómicos

## 4.5.3.1. Preços e fatores que influenciam os preços

- (176) Durante o período considerado, os preços de venda unitários médios cobrados pelos produtores da União incluídos na amostra a clientes independentes na União evoluíram do seguinte modo:

Quadro 7

**Preços de venda na União e custo de produção**

|  | 2014 | 2015 | 2016 | Período de inquérito |
|--|------|------|------|----------------------|
| Preço de venda unitário médio na União (EUR/unidade) | 237  | 225  | 216  | 218                  |
| Índice 2014 = 100                                    | 100  | 95   | 91   | 92                   |

|                                       | 2014 | 2015 | 2016 | Período de inquérito |
|---------------------------------------|------|------|------|----------------------|
| Custo de produção médio (EUR/unidade) | 200  | 188  | 183  | 188                  |
| Índice 2014 = 100                     | 100  | 94   | 91   | 94                   |

Fonte: respostas ao questionário, verificadas, dadas pelos produtores da União incluídos na amostra.

- (177) O preço de venda unitário médio diminuiu 19 EUR, ao passo que os custos unitários diminuíram 12 EUR/unidade no mesmo período. O que corresponde a uma redução dos preços de 8 % no período considerado, enquanto os custos diminuíram 6 %.
- (178) Durante o período de inquérito, o custo da produção aumentou quando comparado com 2016, algo que não foi totalmente refletido no preço de venda.
- (179) Foi realizada uma análise distinta baseada na mesma metodologia descrita para os três níveis.
- (180) No nível 1, o preço de venda unitário médio diminuiu 25 EUR, ao passo que os custos unitários diminuíram 19 EUR no mesmo período. Ambos diminuíram 9 % no período considerado.

#### Quadro 8

##### Preços de venda na União e custo de produção – Nível 1

|  | 2014  | 2015  | 2016  | Período de inquérito |
|--|-------|-------|-------|----------------------|
| Preço de venda unitário médio na União (EUR/unidade) | 270,8 | 255,3 | 245,3 | 245,7                |
| Índice 2014 = 100                                    | 100   | 94    | 91    | 91                   |
| Custo de produção médio (EUR/unidade)                | 222   | 200   | 199   | 203                  |
| Índice 2014 = 100                                    | 100   | 90    | 89    | 91                   |

Fonte: respostas ao questionário, verificadas, dadas pelos produtores da União incluídos na amostra.

- (181) No nível 2, o preço de venda unitário médio diminuiu 27 EUR, ao passo que os custos unitários diminuíram 17 EUR no mesmo período. O que corresponde a uma redução de 12 % do preço médio no período considerado, enquanto os custos diminuíram 9 %.

#### Quadro 9

##### Preços de venda na União e custo de produção – Nível 2

|   | 2014 | 2015 | 2016 | Período de inquérito |
|---|------|------|------|----------------------|
| Preço de venda unitário médio na União no mercado total (EUR/unidade) | 228  | 212  | 193  | 201                  |
| Índice 2014 = 100   | 100  | 93   | 85   | 88                   |
| Custo de produção médio (EUR/unidade)                                 | 187  | 176  | 162  | 170                  |
| Índice 2014 = 100   | 100  | 94   | 87   | 91                   |

Fonte: respostas ao questionário, verificadas, dadas pelos produtores da União incluídos na amostra.

- (182) No nível 3, o preço de venda unitário médio diminuiu 9 EUR, ao passo que os custos unitários aumentaram 2 EUR no mesmo período. O que corresponde a uma redução de 5 % do preço médio no período considerado, enquanto os custos aumentaram 1 %.

Quadro 10

**Preços de venda na União e custo de produção – Nível 3**

|   | 2014 | 2015 | 2016 | Período de inquérito |
|---|------|------|------|----------------------|
| Preço de venda unitário médio na União no mercado total (EUR/unidade) | 181  | 176  | 172  | 172                  |
| Índice 2014 = 100   | 100  | 97   | 95   | 95                   |
| Custo de produção médio (EUR/unidade)                                 | 170  | 175  | 167  | 172                  |
| Índice 2014 = 100   | 100  | 103  | 98   | 101                  |

Fonte: respostas ao questionário, verificadas, dadas pelos produtores da União incluídos na amostra

## 4.5.3.2. Custos da mão de obra

- (183) No período considerado, os custos médios da mão de obra dos produtores da União incluídos na amostra evoluíram do seguinte modo:

Quadro 11

**Custos médios da mão de obra por trabalhador**

|  | 2014   | 2015   | 2016   | Período de inquérito |
|--|--------|--------|--------|----------------------|
| Custos médios da mão de obra por trabalhador (EUR) | 43 875 | 44 961 | 46 432 | 46 785               |
| Índice 2014 = 100                                  | 100    | 102    | 105    | 106                  |

Fonte: respostas ao questionário, verificadas, dadas pelos produtores da União incluídos na amostra.

- (184) Os custos médios da mão de obra aumentaram 6 % no período considerado.

## 4.5.3.3. Existências

- (185) No período considerado, os níveis das existências dos produtores da União incluídos na amostra evoluíram do seguinte modo:

Quadro 12

**Existências**

|   | 2014 | 2015 | 2016 | Período de inquérito |
|---|------|------|------|----------------------|
| Existências finais (índice 2014 = 100)        | 100  | 81   | 100  | 144                  |
| Existências finais em percentagem da produção | 7 %  | 6 %  | 7 %  | 9 %                  |
| Índice 2014 = 100                             | 100  | 81   | 97   | 134                  |

Fonte: respostas ao questionário, verificadas, dadas pelos produtores da União incluídos na amostra.

- (186) As existências aumentaram 44 % no período considerado e totalizaram cerca de 9 % da produção anual. Esta situação tem um impacto negativo na situação financeira dos produtores da União incluídos na amostra.

#### 4.5.3.4. Rendibilidade, *cash flow*, investimentos, retorno dos investimentos e capacidade de obtenção de capital

- (187) Durante o período considerado, a rendibilidade, o *cash flow*, os investimentos e o retorno dos investimentos dos produtores da União incluídos na amostra evoluíram do seguinte modo:

Quadro 13

#### Rendibilidade, *cash flow*, investimentos e retorno dos investimentos

|   | 2014 | 2015 | 2016 | Período de inquérito |
|---|------|------|------|----------------------|
| Rendibilidade das vendas na União a clientes independentes (% do volume de negócios das vendas) | 15,6 | 16,7 | 15,2 | 13,7                 |
| Índice 2014 = 100   | 100  | 107  | 98   | 88                   |
| <i>Cash flow</i> (em milhões de EUR)  | 309  | 312  | 292  | 272                  |
| Índice 2014 = 100   | 100  | 101  | 94   | 88                   |
| Investimentos (em milhões de EUR)   | 86   | 63   | 59   | 65                   |
| Índice 2014 = 100   | 100  | 73   | 69   | 76                   |
| Retorno dos investimentos (%)   | 21,0 | 21,7 | 19,3 | 17,6                 |
| Índice 2014 = 100   | 100  | 103  | 92   | 84                   |

Fonte: respostas ao questionário, verificadas, dadas pelos produtores da União incluídos na amostra.

- (188) A Comissão determinou a rendibilidade dos produtores da União incluídos na amostra através do lucro líquido, antes de impostos, das vendas do produto similar a clientes independentes na União, em percentagem do volume de negócios dessas vendas.
- (189) A rendibilidade global diminuiu de 15,6 % em 2014 para 13,7 % no período de inquérito. Foi calculada com base na ponderação de cada um dos níveis nas vendas, como explicado nos considerandos 161 e 162. A redução da rendibilidade em 1,9 pontos percentuais é o resultado de uma diminuição mais acentuada dos preços (- 8 %) do que dos custos (- 6 %).
- (190) A rendibilidade global é influenciada pela rendibilidade do nível 1, tendo em conta que, por si só, o nível 3 começou a registar perdas durante o período de inquérito. Além disso, a tendência relativa da rendibilidade para toda a indústria da União também é de descida.
- (191) O *cash flow* líquido é a capacidade de os produtores da União autofinanciarem as suas atividades. A tendência no *cash flow* líquido mostra uma redução de 12 %.
- (192) O retorno dos investimentos corresponde ao lucro expresso em percentagem do valor contabilístico líquido dos investimentos. A sua evolução foi negativa, passando de 21,0 % para 17,6 %, no período considerado.
- (193) Foi realizada uma análise distinta baseada na mesma metodologia descrita para os três níveis.
- (194) A rendibilidade no nível 1 sofreu variações durante o período considerado. Aumentou de 2014 (17,9 %) para 2015 (21,8 %) e depois diminuiu no período de inquérito para um nível ligeiramente inferior ao de 2014 (17,5 %). Estas variações podem ser parcialmente explicadas pela evolução do custo de produção e dos preços, uma vez que, em 2015, o custo de produção diminuiu mais do que os preços de venda.

- (195) No nível 1, o *cash flow* líquido permaneceu estável, ao passo que o retorno dos investimentos diminuiu dos 26,0 % para os 24,3 % no período considerado.

Quadro 14

**Nível 1 – Rendibilidade, cash flow, investimentos e retorno dos investimentos**

|   | 2014 | 2015 | 2016 | Período de inquérito |
|---|------|------|------|----------------------|
| Rendibilidade das vendas na União a clientes independentes (% do volume de negócios das vendas) | 17,9 | 21,8 | 18,9 | 17,5                 |
| <i>Índice 2014 = 100</i>  | 100  | 122  | 106  | 98                   |
| <i>Cash flow</i> (em milhões de EUR)  | 191  | 218  | 199  | 192                  |
| <i>Índice 2014 = 100</i>  | 100  | 113  | 104  | 100                  |
| Investimentos (em milhões de EUR)   | 54   | 36   | 35   | 38                   |
| <i>Índice 2014 = 100</i>  | 100  | 68   | 65   | 72                   |
| Retorno dos investimentos (%)   | 26,0 | 29,3 | 25,0 | 24,3                 |
| <i>Índice 2014 = 100</i>  | 100  | 112  | 96   | 93                   |

Fonte: respostas ao questionário, verificadas, dadas pelos produtores da União incluídos na amostra.

- (196) Relativamente ao nível 2, a rendibilidade diminuiu 2,6 pontos percentuais no período considerado (passando de 17,9 % em 2014 para 15,3 % no período de inquérito).
- (197) No nível 2, o *cash flow* líquido sofreu uma redução significativa de 22 % e o retorno dos investimentos diminuiu dos 20,4 % para os 16,2 % no período considerado.

Quadro 15

**Nível 2 – Rendibilidade, cash flow, investimentos e retorno dos investimentos**

|   | 2014 | 2015 | 2016 | Período de inquérito |
|---|------|------|------|----------------------|
| Rendibilidade das vendas na União a clientes independentes (% do volume de negócios das vendas) | 17,9 | 16,7 | 16,0 | 15,3                 |
| <i>Índice 2014 = 100</i>  | 100  | 93   | 90   | 86                   |
| <i>Cash flow</i> (em milhões de EUR)  | 88   | 76   | 65   | 69                   |
| <i>Índice 2014 = 100</i>  | 100  | 86   | 74   | 78                   |
| Investimentos (em milhões de EUR)   | 18   | 16   | 15   | 17                   |
| <i>Índice 2014 = 100</i>  | 100  | 92   | 84   | 97                   |
| Retorno dos investimentos (%)   | 20,4 | 21,4 | 20,1 | 16,2                 |
| <i>Índice 2014 = 100</i>  | 100  | 105  | 98   | 79                   |

Fonte: respostas ao questionário, verificadas, dadas pelos produtores da União incluídos na amostra.

- (198) O nível 3 registou perdas no período de inquérito (- 0,4 %). As perdas para as PME foram particularmente acentuadas (- 6,1 % no período de inquérito). De 2014 até ao período de inquérito, a rentabilidade das grandes empresas no nível 3 ficou reduzida a metade, passando dos 10 % para os 4,8 %.
- (199) No nível 3, o *cash flow* líquido sofreu uma redução significativa de 62 % e o retorno dos investimentos diminuiu de 7,6 % para 2,5 % no período considerado.

Quadro 16

**Nível 3 – Rentabilidade, cash flow, investimentos e retorno dos investimentos**

|   | 2014 | 2015 | 2016 | Período de inquérito |
|---|------|------|------|----------------------|
| Rentabilidade das vendas na União a clientes independentes (% do volume de negócios das vendas) | 6,1  | 0,6  | 2,7  | - 0,4                |
| Índice 2014 = 100   | 100  | 10   | 45   | - 7                  |
| Cash flow (em milhões de EUR)   | 28   | 17   | 26   | 11                   |
| Índice 2014 = 100   | 100  | 62   | 93   | 38                   |
| Investimentos (em milhões de EUR)   | 14   | 10   | 10   | 10                   |
| Índice 2014 = 100   | 100  | 69   | 66   | 66                   |
| Retorno dos investimentos (%)   | 7,6  | 0,2  | 4,8  | 2,5                  |
| Índice 2014 = 100   | 100  | 2    | 62   | 33                   |

Fonte: respostas ao questionário, verificadas, dadas pelos produtores da União incluídos na amostra.

**4.6. Interligação entre os níveis**

- (200) O mercado da União de pneus para autocarros e camiões foi muito afetado pela crise económica. O consumo de pneus, uma vez que está intrinsecamente ligado à compra de veículos novos e aos quilómetros percorridos pelas frotas, está muito dependente do conjunto da atividade económica. Qualquer variação na atividade económica, e designadamente no volume de mercadorias transportadas por via rodoviária, reflete-se diretamente nas vendas de pneus. Nos períodos em que os camiões são menos utilizados, a aquisição de camiões novos ou a substituição dos pneus dos camiões tornam-se menos necessárias e, por conseguinte, verifica-se uma quebra no mercado dos pneus.
- (201) Após a crise económica, houve uma mudança estrutural na procura dos níveis mais altos para os níveis mais baixos, onde o preço tende a determinar a decisão de compra. Neste contexto, as ofertas baratas de pneus importados e a preferência de alguns proprietários de frotas por pneus mais baratos foram decisivas para a reconfiguração do mercado da União.
- (202) Atendendo a que as empresas de recauchutagem estão sob grande pressão, o encerramento de fábricas e oficinas tem vindo a aumentar, como se refere no considerando 175. Devido à falta de instalações locais disponíveis, a possibilidade de recauchutar um pneu usado de elevada qualidade é menor. Consequentemente, a compra de um pneu de elevada qualidade com a opção de várias recauchutagens torna-se menos atrativa. Tendo em conta estes desenvolvimentos e perante importações a baixo preço de pneus do nível 3, que representaram a maior parte das importações chinesas, os produtores da União de pneus novos não têm outra opção senão reforçar também a sua presença no nível 3.
- (203) Por último, a concorrência entre segmentos também é notória em resultado do impacto dos preços dos níveis mais baixos na determinação dos preços do nível mais alto. Na União, os preços dos pneus do nível 1 sentiram a pressão das importações baratas. O autor da denúncia alegou que o impacto foi ainda mais óbvio nas regiões em que os pneus do nível 3 estavam mais presentes (ou seja, nestas regiões, os preços dos pneus do nível 1 eram habitualmente mais baixos do que nas outras regiões da União, o que realça o impacto concorrencial dos pneus do nível 3 em relação aos pneus do nível 1).

- (204) Significa isto que os operadores económicos parecem ter transferido parte das suas compras dos pneus do nível 1 ou do nível 2 para os pneus do nível 3, o que demonstra que existe concorrência entre os vários segmentos.
- (205) O quadro abaixo mostra a percentagem por nível no consumo da União em 2012 e em 2016. Nesse período, o consumo da União aumentou cerca de 3,8 milhões de unidades e mais de 90 % deste aumento ocorreu no nível 3 (cerca de 3,6 milhões de unidades). Resultou daqui uma mudança na importância relativa do nível 3, que aumentou de 27 % para 39 % no consumo total da União.

Quadro 17

**Consumo da União dividido por níveis nos anos 2012 e 2016**

|                  | 2012       | 2016       |
|------------------|------------|------------|
| Consumo da União | 17 684 000 | 21 452 278 |
| Nível 1          | 46 %       | 37 %       |
| Nível 2          | 27 %       | 24 %       |
| Nível 3          | 27 %       | 39 %       |

Fonte: ETRMA e Eurostat (base de dados Comext).

- (206) Com base nas informações recolhidas, a Comissão determinou que, no passado, os pneus do nível 1 determinavam o preço de referência para os outros níveis. Os principais produtores da União concentravam-se nos níveis 1 e 2, onde os pneus eram/são concebidos para terem um ciclo de vida longo e serem recauchutados. Assim se justificam os preços (e as margens de lucro) significativamente mais elevados associados aos desempenhos elevados expectáveis dos pneus dos níveis 1 e 2. Os consumidores valorizavam estas propriedades físicas e de desempenho e estavam dispostos a pagar preços mais elevados por estas propriedades. Contudo, as informações de que a Comissão dispõe revelaram uma mudança na tendência acima mencionada em termos de preço, verificando-se um «efeito cascata em sentido inverso» começando com os preços do nível 3 a afetar inversamente os do nível 1. Importa referir que a maioria das importações a baixo preço diz respeito ao nível 3, onde os produtores da União sofreram perdas durante o período de inquérito.
- (207) Com base no que precede, a Comissão concluiu provisoriamente que existe uma relação simbiótica entre os diferentes níveis, em que a pressão sobre os preços do nível 3 também afeta os preços dos outros níveis.

**4.7. Conclusão sobre o prejuízo**

- (208) Globalmente, os indicadores de prejuízo mostram que o conjunto da indústria da União tem estado sob grande pressão. Houve uma redução da capacidade de produção, do investimento e do emprego no período de inquérito e uma perda significativa de parte de mercado, não obstante a redução dos preços de venda. A parte de mercado foi conquistada pelas importações do produto em causa à custa da indústria da União, independentemente da segmentação, resultando na perda de mais de 4 200 postos de trabalho. Embora ainda ronde os 14 % para o conjunto da indústria, a rentabilidade diminuiu 1,9 pontos percentuais entre 2014 e o período de inquérito e 3 pontos percentuais entre 2015 e o período de inquérito. Além disso, a tendência relativa da rentabilidade para toda a indústria da União também é de descida.
- (209) Determinou-se ainda provisoriamente que as importações chinesas estavam a subcotar substancialmente os preços da indústria da União, o que, por sua vez, indicava um impacto direto e significativo no desempenho com tendência para piorar e na capacidade, na produção, no emprego e noutros indicadores de prejuízo da indústria da União também em queda. A evolução negativa foi mais sentida no nível 3 onde muitas PME de recauchutagem saíram do mercado e não beneficiaram da recuperação económica do setor, que acabou por ser aproveitada pelas importações a baixo custo. Importa lembrar que as empresas ativas sobretudo no nível 3 representam cerca de 20 % do total da produção da União. As perdas do nível 3 não são sustentáveis e colocaram em risco a sobrevivência de toda a atividade de recauchutagem na União.
- (210) Além disso, os efeitos da pressão sobre os preços também afetaram os preços dos níveis mais altos. A crescente pressão sobre os preços proveniente dos pneus do nível 3 em resultado das importações a baixo custo, sobretudo relacionadas com os pneus do nível 3, desencadeou uma evolução idêntica no nível 2, onde os preços de venda caíram 12 % no período considerado, e até mesmo os preços dos pneus do nível 1 tiveram de ser reduzidos em 9 % para continuarem competitivos.

- (211) Com efeito, atendendo à interligação dos preços entre os níveis, até mesmo o nível 1, onde se registam os melhores desempenhos, esteve sujeito à pressão sobre os preços com efeito cascata em sentido inverso que se fez sentir nos três níveis e que foi explicado no capítulo anterior. O resultado foi um esgotamento industrial, perda de valor ao longo da cadeia de abastecimento dos três níveis e degradação da qualidade dos pneus disponíveis no mercado da União. Além disso, a forte concorrência dos preços nos três níveis tem consequências negativas na utilização da capacidade, conduzindo a um aumento das existências na indústria (quadro 12) associado a menos *cash flow* e a menos investimentos (quadro 13). Por último, a perda da indústria de recauchutagem na União também afeta a rentabilidade que as empresas ativas no nível 1 e no nível 2 podem alcançar.
- (212) Por conseguinte, concluiu-se provisoriamente que a indústria da União sofreu um prejuízo na aceção do artigo 3.º, n.º 5, do regulamento de base.
- (213) Os autores da denúncia alegaram ainda que existe um risco de agravamento do prejuízo. Do seu ponto de vista, as numerosas medidas que foram instituídas noutros mercados de importação/exportação poderiam conduzir a um desvio imediato do comércio. Além disso, consta que os produtores da União estão sob pressão nos seus mercados de exportação, uma vez que alguns países, como a Turquia, iniciaram um inquérito de salvaguarda. O risco de agravamento estaria também associado a enormes capacidades excedentárias na RPC, onde as capacidades não utilizadas representam cerca de 40 % das atuais exportações chinesas. Os autores da denúncia também receavam um impacto estrutural no mercado da UE de pneus, uma vez que, gradualmente, deixaria de ser possível justificar o custo adicional de comprar um pneu de elevada qualidade quando a opção das várias recauchutagens de um pneu de elevada qualidade desaparecesse juntamente com a indústria de recauchutagem. Por último, previam uma melhoria contínua dos pneus provenientes da RPC. Se os pneus de elevada qualidade provenientes da RPC concorressem com os pneus da União a preços de *dumping*, esta situação levaria à redução das margens da indústria de pneus da União e, logo, à redução da sua capacidade de investir e inovar. Por sua vez, esta situação forçaria a indústria da União a depender dos pneus de qualidade inferior que exigem investimentos reduzidos em I&D, afetando ainda mais a sua capacidade de recauchutagem.
- (214) A Comissão observou nesta fase que a «política da indústria dos pneus»<sup>(1)</sup> da RPC incentiva os fabricantes de pneus a melhorarem os aspetos técnicos e os aspetos relacionados com a marca (tais como aplicação de estratégias de marca, aumento da popularidade e da reputação da marca e aumento contínuo do valor da marca) e referiu que está em curso um processo paralelo antissubvenções. Por conseguinte, atendendo ao que precede, convidou as partes a apresentarem observações sobre as questões avançadas pelos autores da denúncia no considerando anterior por forma a poder analisá-las pormenorizadamente tendo em vista a fase final.

## 5. NEXO DE CAUSALIDADE

- (215) Em conformidade com o artigo 3.º, n.º 6, do regulamento de base, a Comissão examinou se as importações objeto de *dumping* provenientes dos países em causa causaram um prejuízo importante à indústria da União. Em conformidade com o artigo 3.º, n.º 7, do regulamento de base, a Comissão averiguou igualmente se outros fatores conhecidos, durante o mesmo período, poderiam ter causado prejuízo à indústria da União.
- (216) A Comissão assegurou-se de que qualquer eventual prejuízo causado por outros fatores que não as importações objeto de *dumping* provenientes do país em causa não fosse atribuído às importações objeto de *dumping*. São eles: importações provenientes de outros países terceiros, desempenho das vendas de exportação dos produtores da União e evolução dos custos.

### 5.1. Impacto das importações objeto de *dumping*

- (217) Os preços das importações objeto de *dumping* provenientes da RPC subcotaram significativamente os preços da indústria da União durante o período de inquérito, tendo as margens de subcotação oscilado entre 21 % e 31 %, implicando a diminuição da parte de mercado e da rentabilidade da indústria da União (respetivamente de 72,0 % para 66,8 % e de 15,6 % em 2014 para 13,7 % no período considerado). Com efeito, durante o período considerado, o volume de vendas da indústria da União diminuiu ligeiramente, ao passo que o volume das importações da RPC cresceu 32 %, chamando assim a si grande parte do aumento do consumo na União.
- (218) Globalmente, durante o período considerado, a parte de mercado perdida pela indústria da União (- 5,2 pontos percentuais) foi conquistada pelas importações chinesas (+ 4,2 pontos percentuais).
- (219) A análise dos indicadores de prejuízo nos considerandos 155 a 203 mostra que a situação económica da indústria da União, e em especial a sua situação financeira, piorou o que coincide com a introdução de grandes quantidades de importações objeto de *dumping* provenientes da RPC. Os preços destas importações subcotaram

<sup>(1)</sup> Comunicado do Ministério da Indústria e da Tecnologia da Informação sobre a impressão e distribuição da «Política da Indústria de Pneus». Instituição que promulga: Ministério da Ciência e das Tecnologias da Informação Número do documento: Gong Chan Ye Zheng Ce [2010] n.º 2. Data de promulgação: 15.9.2010. Data de entrada em vigor: 15.9.2010.

os preços da indústria da União e exerceram uma pressão de descida significativa sobre os preços praticados no mercado da União. Efetivamente, o acentuado aumento das importações e a subcotação substancial dos preços constatada são os principais fatores a considerar no presente caso.

- (220) Os exportadores chineses conseguiram aumentar significativamente a sua parte de mercado à custa da indústria da União. Durante o período de inquérito, grande parte do volume total das importações chinesas objeto de *dumping* concentrou-se no nível 3, forçando vários produtores da União presentes nesse nível, em especial PME de recauchutagem, a sair do mercado. Adicionalmente, tal como explicado no considerando 137, a Comissão estabeleceu que a existência de volumes tão elevados a preços de *dumping* afetou a determinação dos preços. Anteriormente, a fixação dos preços era ditada pelo nível 1, ou seja, os preços do nível 2 eram estabelecidos em relação ao nível 1 e os do nível 3 em relação ao nível 2. A situação foi agora invertida: o preço do nível é estabelecido com base no nível 3 e o preço do nível 1 com base no nível 2. Esta mudança resultou numa diminuição dos preços de venda em todos os níveis. Assim sendo, a Comissão concluiu provisoriamente que o grande aumento das importações objeto de *dumping* provenientes da RPC teve um papel determinante no prejuízo importante que a indústria da União sofreu.
- (221) Outros fatores examinados na análise do nexo de causalidade em conformidade com o artigo 3.º, n.º 7, do regulamento de base foram: as importações provenientes de outros países, o desempenho das exportações da indústria da União e a evolução dos custos da indústria da União.

## 5.2. Importações provenientes de países terceiros

- (222) O volume das importações provenientes de outros países terceiros evoluiu da seguinte forma ao longo do período considerado:

Quadro 18

### Importações provenientes de países terceiros

| País   | 2014    | 2015    | 2016    | Período de inquérito |
|--|---------|---------|---------|----------------------|
| Turquia  |         |         |         |                      |
| Volume das importações provenientes da Turquia           | 712 497 | 710 504 | 856 110 | 884 241              |
| Índice (2014 = 100)                                      | 100     | 100     | 120     | 124                  |
| Preços unitários das importações provenientes da Turquia | 212     | 216     | 194     | 185                  |
| Índice (2014 = 100)                                      | 100     | 102     | 91      | 87                   |
| Parte de mercado (%)                                     | 3,5     | 3,4     | 4,0     | 4,1                  |
| Percentagem do volume total das importações na União (%) | 12,6    | 11,4    | 12,1    | 12,3                 |
| Coreia   |         |         |         |                      |
| Volume das importações provenientes da Coreia            | 431 676 | 463 643 | 477 185 | 381 167              |
| Índice (2014 = 100)                                      | 100     | 107     | 111     | 88                   |
| Preços unitários das importações provenientes da Coreia  | 219     | 191     | 181     | 186                  |
| Índice (2014 = 100)                                      | 100     | 87      | 83      | 85                   |
| Parte de mercado (%)                                     | 2,1     | 2,2     | 2,2     | 1,8                  |
| Percentagem do volume total das importações na União (%) | 7,6     | 7,4     | 6,8     | 5,3                  |

| País  | 2014    | 2015    | 2016    | Período de inquérito |
|---|---------|---------|---------|----------------------|
| Japão   |         |         |         |                      |
| Volume de importações provenientes do Japão                             | 386 128 | 418 802 | 398 427 | 390 859              |
| <i>Índice (2014 = 100)</i>  | 100     | 108,5   | 103,2   | 101,2                |
| Preços unitários das importações provenientes do Japão                  | 293     | 227     | 218     | 221                  |
| <i>Índice (2014 = 100)</i>  | 100     | 77,6    | 74,4    | 75,4                 |
| Parte de mercado (%)  | 1,9     | 2,0     | 1,9     | 1,8                  |
| Percentagem do volume total das importações na União (%)                | 6,8     | 6,7     | 5,6     | 5,5                  |
| Rússia  |         |         |         |                      |
| Volume das importações provenientes da Rússia                           | 181 031 | 237 582 | 270 515 | 279 798              |
| <i>Índice (2014 = 100)</i>  | 100     | 131,2   | 149,4   | 154,6                |
| Preços unitários das importações provenientes da Rússia                 | 145     | 131     | 130     | 130                  |
| <i>Índice (2014 = 100)</i>  | 100     | 90,7    | 89,6    | 89,5                 |
| Parte de mercado (%)  | 0,9     | 1,1     | 1,3     | 1,3                  |
| Percentagem do volume total das importações na União (%)                | 3,2     | 3,8     | 3,8     | 3,9                  |
| Tailândia   |         |         |         |                      |
| Volume de importações provenientes da Tailândia                         | 142 735 | 177 209 | 174 994 | 167 509              |
| <i>Índice (2014 = 100)</i>  | 100     | 124,2   | 122,6   | 117,4                |
| Preços unitários das importações provenientes da Tailândia              | 310     | 226     | 233     | 241                  |
| <i>Índice (2014 = 100)</i>  | 100     | 72,9    | 75,3    | 77,7                 |
| Parte de mercado (%)  | 0,7     | 0,9     | 0,8     | 0,8                  |
| Percentagem do volume total das importações na União (%)                | 2,5     | 2,8     | 2,5     | 2,3                  |
| Outros países terceiros   |         |         |         |                      |
| Volume das importações provenientes de todos os outros países           | 338 457 | 376 075 | 469 425 | 464 224              |
| <i>Índice (2014 = 100)</i>  | 100     | 111     | 139     | 137                  |
| Preços unitários das importações provenientes de todos os outros países | 202     | 195     | 200     | 192                  |
| <i>Índice (2014 = 100)</i>  | 100     | 96      | 99      | 95                   |
| Parte de mercado (%)  | 1,7     | 1,8     | 2,2     | 2,1                  |
| Percentagem do volume total das importações na União (%)                | 6,0     | 6,0     | 6,6     | 6,5                  |

| País  | 2014      | 2015      | 2016      | Período de inquérito |
|---|-----------|-----------|-----------|----------------------|
| Total de todos os países terceiros exceto RPC                           |           |           |           |                      |
| Volume das importações provenientes de todos os outros países           | 2 192 524 | 2 383 815 | 2 646 656 | 2 567 798            |
| Índice (2014 = 100)   | 100       | 109       | 121       | 117                  |
| Preços unitários das importações provenientes de todos os outros países | 227       | 202       | 192       | 189                  |
| Índice (2014 = 100)   | 100       | 89        | 85        | 83                   |
| Parte de mercado (%)  | 10,8      | 11,5      | 12,3      | 11,9                 |
| Percentagem do volume total das importações na União (%)                | 38,7      | 38,3      | 37,5      | 35,8                 |

Fonte: Eurostat.

- (223) A parte de mercado das importações provenientes de outros países terceiros aumentou ligeiramente, passando de 10,8 % para 11,9 %, durante o período considerado. De todas as importações provenientes de outros países terceiros, somente as importações russas tinham preços médios idênticos aos das importações chinesas. Os preços médios das importações do produto em causa eram claramente mais elevados do que os preços médios das importações chinesas. A parte de mercado das importações do produto em causa provenientes da Rússia aumentou de 0,9 % para 1,3 % no período considerado. Contudo, as quantidades limitadas de importações russas não quebram o nexo de causalidade entre as importações objeto de *dumping* e o prejuízo que a indústria da União sofreu.
- (224) Por conseguinte, a Comissão concluiu que, mesmo que as importações provenientes de outros países terceiros possam ter tido algum impacto na situação da indústria da União, as importações objeto de *dumping* provenientes da RPC continuam a ser a causa principal do prejuízo.

#### 5.2.1. Resultados das exportações da indústria da União

- (225) Durante o período considerado, o volume das exportações dos produtores da União evoluiu do seguinte modo:

Quadro 19

#### Resultados das exportações da indústria da União

|                                     | 2014      | 2015      | 2016      | Período de inquérito |
|-------------------------------------|-----------|-----------|-----------|----------------------|
| Volume de exportações (em unidades) | 6 079 036 | 5 920 561 | 5 893 729 | 5 920 981            |
| Índice 2014 = 100                   | 100       | 97,4      | 97,0      | 97,4                 |
| Preço médio (EUR/unidade)           | 188       | 179       | 169       | 168                  |
| Índice 2014 = 100                   | 100       | 95,3      | 89,9      | 89,8                 |

Fonte: Eurostat (base de dados Comext).

- (226) Com base no Eurostat, o volume das exportações diminuiu 2,6 % durante o período considerado. Os preços médios das exportações são afetados pelos valores de transferência para empresas coligadas. Não existem elementos que comprovem que a atividade de exportação da indústria da União possa quebrar o nexo de causalidade entre as importações objeto de *dumping* e o prejuízo apurado.

#### 5.3. Evolução dos custos

- (227) Tal como referido no considerando 181, os custos totais da indústria da União diminuíram 12 EUR por pneu no período considerado devido à evolução das principais matérias-primas (designadamente, borracha natural e sintética). Contudo, o preço de venda médio da indústria da União diminuiu 19 EUR por pneu devido à pressão sobre os preços das importações chinesas objeto de *dumping*.

- (228) Pode, pois, concluir-se que a evolução dos custos não poderia ser a causa do prejuízo apurado para a indústria da União.

#### 5.4. Conclusão sobre o nexo de causalidade

- (229) Foi estabelecida a existência de um nexo de causalidade entre o prejuízo sofrido pelos produtores da União e as importações objeto de *dumping* provenientes do país em causa.
- (230) A considerável pressão em termos de preços e volume exercida sobre a indústria da União pelo aumento das importações objeto de *dumping* provenientes do país em causa durante o período considerado não permitiu que a indústria da União beneficiasse do crescimento pós-crise do mercado da União. Na verdade, a concorrência mais feroz ocorre no nível 3, onde a maioria das importações chinesas estão centradas, afetando também os níveis mais altos como foi explicado nos considerando 204 a 210. A análise dos indicadores de prejuízo apresentada acima mostra que a situação económica da indústria da União no seu todo foi afetada por um aumento de importações a baixo preço objeto de *dumping* provenientes da RPC que fizeram descer substancialmente os preços na União. Os exportadores chineses conseguiram aumentar significativamente a sua parte de mercado à custa da indústria da União, o que resultou numa diminuição do emprego e numa redução da capacidade de produção. A indústria da União perdeu 5,2 pontos percentuais da sua parte de mercado entre 2014 e o período de inquérito e viu os volumes de vendas estagnarem enquanto o consumo aumentava no mercado da União. Além disso, a tendência em termos de rentabilidade para toda a indústria da União também é de descida, com as perdas a fazerem-se sentir especialmente nos pneus do nível 3.
- (231) A Comissão distinguiu e separou devidamente os efeitos de todos os fatores conhecidos sobre a situação da indústria da União dos efeitos prejudiciais das importações objeto de *dumping*. O efeito dos outros fatores identificados, designadamente, as importações dos outros países terceiros, os resultados das vendas em termos de exportações dos produtores da União e a evolução dos custos, nos desenvolvimentos negativos da indústria da União em termos de parte de mercado, preços e rentabilidade não foi suficiente para quebrar o nexo de causalidade. Mesmo quando o seu efeito combinado foi considerado, a conclusão da Comissão não foi diferente: na ausência das importações objeto de *dumping*, a indústria da União não teria sido afetada negativamente em tão grande medida. Em especial, a parte de mercado não teria caído para os níveis verificados e o emprego ter-se-ia mantido.
- (232) Por conseguinte, a Comissão concluiu, nesta fase, que o prejuízo importante para a indústria da União foi causado pelas importações objeto de *dumping* provenientes do país em causa e que os outros fatores, considerados isoladamente ou em conjunto, não quebraram o nexo de causalidade.

### 6. INTERESSE DA UNIÃO

- (233) Em conformidade com o artigo 21.º do regulamento de base, a Comissão examinou se podia concluir claramente que não era do interesse da União adotar medidas neste caso, não obstante a determinação da existência de *dumping* prejudicial. A análise do interesse da União baseou-se na apreciação dos vários interesses envolvidos, inclusive o da indústria da União e o dos importadores.

#### 6.1. Interesse da indústria da União

- (234) O efeito das potenciais medidas anti-*dumping* será provavelmente positivo para os produtores da União e, em especial, para as PME. Estas poderão beneficiar do crescente consumo e de um mercado regido por condições de concorrência justas. Espera-se em especial que, nestas condições, os produtores da União sejam capazes de aumentar as suas vendas e, assim, recuperar alguma parte de mercado perdida. Isto, por sua vez, fará aumentar ainda mais a produção na União e a taxa de utilização da capacidade. Em condições justas, a indústria da União será capaz de aumentar os seus preços e melhorar a sua situação financeira.
- (235) Atendendo à interligação entre a atividade de recauchutagem e a produção de pneus recauchutados, as medidas propostas permitirão, em especial, a viabilidade da indústria de recauchutagem. Este aspeto pode vir a atenuar a questão do emprego, especialmente porque a indústria da recauchutagem é uma indústria de mão de obra intensiva e encontra-se estabelecida em toda a União.

#### 6.2. Interesse dos utilizadores e importadores da União

- (236) O aviso de início foi enviado a mais de 40 importadores e utilizadores do produto em causa, bem como às respetivas associações.
- (237) Cinco importadores independentes responderam ao questionário de amostragem. Representam [10 %-15 %] do total das importações provenientes da RPC. Destas cinco empresas, duas foram incluídas na amostra com base no volume das suas importações (representando [6 %-10 %] do total das importações chinesas) e responderam ao questionário.

- (238) Relativamente aos dois importadores incluídos na amostra, as importações chinesas do produto em causa representavam uma parte significativa do volume de negócios no período de inquérito. O modelo de negócios de ambos baseia-se sobretudo em contratos com os produtores-exportadores chineses, embora também disponham de fontes alternativas (quer a nível interno quer a nível de outros países terceiros). Por conseguinte, embora as medidas possam vir a ter impacto na sua atividade, também é expectável que a instituição das medidas venha a aumentar os preços no mercado da União para níveis justos.
- (239) Existe igualmente outro modelo de negócio que assenta numa «estratégia comercial só de contentores». Neste caso, os importadores têm mais flexibilidade para trocar de fontes de abastecimento. Três dos importadores não incluídos na amostra pertencem a esta categoria, representando menos de 2 % do total das importações chinesas no período de inquérito. Um nível de colaboração tão baixo sugere que a instituição de medidas não terá qualquer impacto significativo na sua atividade.
- (240) Outros 12 importadores e outras duas associações de importadores quiseram colaborar, a grande maioria depois da publicação do regulamento relativo ao registo. Foram apresentadas observações sobre o registo e a possível instituição de medidas. Contudo, nenhum dos importadores da União apresentou argumentos fundamentados.
- (241) Assim sendo, embora as medidas propostas não sejam do interesse dos utilizadores e dos importadores, a Comissão não pôde nesta fase quantificar qualquer potencial efeito negativo sobre os mesmos.

### 6.3. Interesse dos fornecedores

- (242) As observações apresentadas pelos fornecedores de bandas de rolamento apoiam a instituição de medidas anti-*dumping*, alegando que tais medidas são fundamentais para a sobrevivência da indústria de recauchutagem. Sem as atividades de recauchutagem, os seus negócios serão gravemente afetados. Esta questão será objeto de um exame mais aprofundado no decurso do inquérito.

### 6.4. Outros interesses

- (243) Há muito que a política da União passa por <sup>(1)</sup> reduzir os resíduos e gerir as matérias-primas de forma sustentável. Com efeito, a política da União tem duas vertentes: procura evitar os resíduos e incentiva a reciclagem <sup>(2)</sup>. Além disso, existe um objetivo político horizontal no sentido de incentivar a presença de pequenas e médias empresas no mercado da União <sup>(3)</sup>.
- (244) A recauchutagem é crucial para uma economia circular virtuosa. Para além de garantir um nível elevado de fiabilidade, desempenho e segurança, a recauchutagem representa uma grande vantagem também do ponto de vista ambiental (menor utilização de matérias-primas e de energia, menor produção de CO<sub>2</sub>, menos poluição e menos consumo de água). Por conseguinte, um tal contexto também contribuiria para a consecução de objetivos sociais mais alargados, objetivos reconhecidos por políticas específicas da União.
- (245) Várias partes interessadas salientaram que os fabricantes de pneus de gama alta estão a produzir pneus novos de alta qualidade concebidos para terem um ciclo de vida longo e poderem ser recauchutados. Sem a indústria de recauchutagem, a concorrência na indústria dos pneus acabará numa situação de «nivelamento por baixo» que resultará em esgotamento industrial, perda de valor ao longo da cadeia de abastecimento e minimização da qualidade da oferta na União.
- (246) A AIRP declarou que a atividade de recauchutagem é um exemplo de uma economia circular, uma vez que a recauchutagem de um único pneu em comparação com a produção de um pneu novo utiliza menos 70 % de matérias-primas, menos 65 % de energia e menos 19 % de água, produz menos 37 % de CO<sub>2</sub> e menos 21 % de poluição do ar (partículas) e causa menos 29 % de erosão do solo em países onde a borracha natural é produzida.
- (247) Ademais, a atividade de recauchutagem evita atualmente a criação de cerca de 240 000 toneladas de pneus «carecas» por ano. Assim sendo, a instituição de medidas que protejam os pneus de elevada qualidade na União que sejam recauchutáveis contra pneus essencialmente de utilização única também contribuiria para evitar a criação de resíduos em consonância com os objetivos da Diretiva Resíduos, uma vez que apoiaria a manutenção de uma atividade de recauchutagem viável na União.

<sup>(1)</sup> Consultar a Diretiva 2008/98/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de novembro de 2008, relativa aos resíduos e que revoga certas diretivas (JO L 312 de 22.11.2008, p. 3).

<sup>(2)</sup> Ver o Plano de Ação para a Economia Circular adotado em janeiro de 2018: [http://ec.europa.eu/environment/circular-economy/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/environment/circular-economy/index_en.htm)

<sup>(3)</sup> Ver a Política da Comissão para apoiar as Pequenas e Médias Empresas: [https://ec.europa.eu/growth/smes/business-friendly-environment/small-business-act\\_pt](https://ec.europa.eu/growth/smes/business-friendly-environment/small-business-act_pt)

- (248) De acordo com estudos realizados pela AIRP, a Itália poupa em média 30 milhões de litros de crude por ano graças à recauchutagem, bem como mais de 20 000 toneladas de outras matérias-primas estratégicas como a borracha natural e sintética, o fumo negro, as fibras têxteis, o aço e o cobre, para além da redução de 10 202 toneladas de emissões de CO<sub>2</sub>. Segundo os mesmos estudos, cada pneu recauchutado reduz as emissões de CO<sub>2</sub> em 26,5 kg.
- (249) Assim sendo, a instituição de medidas que protejam os pneus de elevada qualidade na União que sejam recauchutáveis contra pneus essencialmente de utilização única também iria fomentar a coerência política com os objetivos da União de redução dos resíduos e de economia circular, uma vez que apoiaria a manutenção de uma atividade de recauchutagem viável na União. Além disso, atendendo ao facto de as empresas ativas neste setor serem sobretudo PME, também estariam em consonância com o importante objetivo da Comissão de apoiar estas empresas.

#### 6.5. Conclusão sobre o interesse da União

- (250) Os efeitos das medidas anti-*dumping* nos produtores da União seriam positivos. Não obstante os argumentos de um potencial impacto negativo nos importadores da União, os direitos cobrados não seriam desproporcionados atendendo aos efeitos globais em toda a indústria da União. Com efeito, considera-se que a capacidade disponível libertada na indústria da União e as importações de outros países iriam atenuar os riscos ao oferecerem fontes de abastecimento alternativas. A reposição da concorrência leal e de condições de concorrência equitativas, na ausência de importações objeto de *dumping*, beneficiaria em geral o desenvolvimento saudável do mercado de pneus da União e fomentaria a coerência política com os objetivos da União em matéria de economia circular, redução dos resíduos e proteção das PME. Nesta base, não existem motivos imperiosos contra a instituição de medidas provisórias sobre as importações de pneus para autocarros e camiões provenientes da RPC.
- (251) Por conseguinte, a instituição de medidas anti-*dumping* deverá permitir que a indústria da União permaneça no mercado e, subsequentemente, venha a melhorar a sua situação. Caso não sejam instituídas medidas, existe um risco elevado de a indústria da União ter de considerar sair do negócio da recauchutagem de pneus a médio prazo, provocando inevitáveis perdas de postos de trabalho — como já ocorreu com o encerramento de dezenas de PME, tal como referido no considerando 175. Da perspetiva dos importadores ou dos utilizadores, não foram identificados motivos imperiosos contra a instituição de medidas anti-*dumping* sobre as importações de pneus para autocarros e camiões originários da RPC nesta fase do inquérito.

### 7. MEDIDAS ANTI-DUMPING PROVISÓRIAS

- (252) Com base nas conclusões da Comissão sobre a prática de *dumping*, o prejuízo, o nexo de causalidade e o interesse da União, devem ser instituídas medidas provisórias, a fim de evitar o agravamento do prejuízo causado à indústria da União pelas importações objeto de *dumping* do produto em causa.

#### 7.1. Nível de eliminação do prejuízo (margem de prejuízo)

- (253) Para determinar o nível das medidas, a Comissão começou por determinar o montante do direito necessário para eliminar o prejuízo sofrido pela indústria da União.
- (254) O prejuízo seria eliminado se a indústria da União pudesse cobrir os seus custos de produção e obter um lucro antes de impostos com as vendas do produto similar no mercado da União, que pudesse razoavelmente ser alcançado em condições normais de concorrência por uma indústria deste tipo no setor, ou seja, na ausência de importações objeto de *dumping*. Este lucro previsto foi estabelecido com base no lucro alcançado pela indústria da União em 2014. No período considerado, este foi considerado o ano desse período que mais se assemelhou às condições normais de concorrência devido ao facto de o volume das importações chinesas ser o mais baixo e o preço médio de importação ser o mais elevado.
- (255) Nesta base, a Comissão calculou um preço não prejudicial do produto similar para a indústria da União adicionando a margem de lucro de 15,6 % ao custo de produção durante o período de inquérito dos produtores da União incluídos na amostra, subtraindo dos preços de venda da União a margem de lucro efetivamente obtida durante o período de inquérito e substituindo-a pela margem de lucro de 15,6 %.
- (256) A Comissão determinou, em seguida, o nível de eliminação do prejuízo com base numa comparação entre o preço de importação médio ponderado dos produtores-exportadores da RPC que colaboraram e foram incluídos na amostra, tal como estabelecido para calcular a subcotação dos preços, e a média ponderada do preço não prejudicial do produto similar vendido pelos produtores da União incluídos na amostra no mercado da União durante o período de inquérito. As eventuais diferenças resultantes desta comparação foram expressas em percentagem do valor CIF médio de importação ponderado.

- (257) O nível de eliminação do prejuízo para as «outras empresas que colaboraram no inquérito» e para «todas as outras empresas» é definido da mesma forma que a margem de *dumping* para estas empresas (ver considerandos 127 e 128).

## 7.2. Medidas provisórias

- (258) É conveniente que se instituam medidas anti-*dumping* provisórias sobre as importações do produto em causa originário da República Popular da China, em conformidade com a regra do direito inferior como estabelecido no artigo 7.º, n.º 2, do regulamento de base. A Comissão comparou as margens de prejuízo com as margens de *dumping*. O montante dos direitos deverá ser estabelecido ao nível da mais baixa das margens de *dumping* e de prejuízo.
- (259) Tal como referido no considerando 7, a Comissão sujeitou a registo as importações do produto em causa originário da RPC através do regulamento relativo ao registo, tendo em vista a possível aplicação retroativa de medidas anti-*dumping* e de compensação, nos termos do artigo 14.º, n.º 5, do regulamento de base e do artigo 24.º, n.º 5, do Regulamento (UE) 2016/1037 do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(1)</sup> («regulamento antissubvenções de base»).
- (260) No que diz respeito ao inquérito anti-*dumping* em curso, e tendo em conta as conclusões acima mencionadas, há que cessar o registo das importações para efeitos do inquérito anti-*dumping* nos termos do artigo 14.º, n.º 5, do regulamento de base.
- (261) No que diz respeito ao inquérito antissubvenções paralelo, é conveniente continuar o registo das importações do produto em causa proveniente da RPC, em conformidade com o artigo 24.º, n.º 5, do regulamento antissubvenções de base.
- (262) Nesta fase do processo, não pode ser tomada qualquer decisão relativamente a uma eventual aplicação retroativa das medidas anti-*dumping*.
- (263) Segundo as notas explicativas do Sistema Harmonizado relativas às posições 8708 e 8716, as rodas e rodas para reboques e semirreboques equipadas com pneus são classificadas nas posições 8708 e 8716. Dado que pode existir o risco de os operadores utilizarem a importação de rodas equipadas com pneus chineses para evadir as medidas, a Comissão considerou adequado controlar as importações de tais rodas a fim de minimizar o risco. As informações recolhidas ao abrigo desse regime de monitorização podem também ser utilizadas no caso de, no futuro, se iniciar um inquérito antievasão nos termos do artigo 13.º do regulamento de base. Por conseguinte, é conveniente estabelecer códigos TARIC separados para as importações de rodas e rodas para reboques e semirreboques equipadas com pneumáticos, novos ou recauchutados, de borracha, dos tipos utilizados em autocarros ou camiões, com índice de carga superior a 121.
- (264) Por conseguinte, as taxas do direito anti-*dumping* provisório, expressas em percentagem do preço CIF-fronteira da União do produto não desalfandegado são as seguintes:

| Empresa                      | Margem de <i>dumping</i> (%) | Margem de prejuízo (%) | Direito anti- <i>dumping</i> provisório (%) |
|------------------------------|------------------------------|------------------------|---|
| Grupo Xingyuan               | 166,7                        | 68,8                   | 68,8  |
| Grupo Giti                   | 98,7                         | 33,2                   | 33,2  |
| Grupo Aeolus                 | 151,2                        | 48,1                   | 48,1  |
| Grupo Hankook                | 80,4                         | 29,3                   | 29,3  |
| Outras empresas colaborantes | 110,3                        | 40,2                   | 40,2  |
| Todas as outras empresas     | 166,7                        | 68,8                   | 68,8  |

- (265) As taxas do direito anti-*dumping* individual especificadas no presente regulamento foram fixadas com base nos resultados do presente inquérito. Por conseguinte, traduziam a situação verificada durante o inquérito no que diz respeito a essas empresas. Estas taxas do direito aplicam-se exclusivamente às importações do produto em causa originário do país em causa produzido pelas pessoas coletivas mencionadas. As importações do produto em causa produzido por qualquer outra empresa não expressamente mencionada na parte dispositiva do presente regulamento, incluindo as entidades coligadas com as empresas especificamente mencionadas, devem estar sujeitas à taxa do direito aplicável a «todas as outras empresas». Não deverão ser objeto de qualquer das taxas do direito anti-*dumping* individual.

<sup>(1)</sup> Regulamento (UE) 2016/1037 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 8 de junho de 2016, relativo à defesa contra as importações que são objeto de subvenções de países não membros da União Europeia (JO L 176 de 30.6.2016, p. 55).

- (266) Uma empresa pode requerer a aplicação destas taxas do direito anti-*dumping* individual se alterar posteriormente a firma da sua entidade. O pedido deve ser dirigido à Comissão. O pedido deve conter todas as informações pertinentes que permitam demonstrar que a alteração não afeta o direito de a empresa beneficiar da taxa do direito que lhe é aplicável. Se a alteração da firma da empresa não afetar o seu direito a beneficiar da taxa do direito que lhe é aplicável, será publicado um aviso no *Jornal Oficial da União Europeia* informando da alteração da firma.
- (267) Para minimizar os riscos de evasão devido à grande diferença entre as taxas dos direitos, são necessárias medidas especiais para assegurar a aplicação dos direitos anti-*dumping* individuais. As empresas com direitos anti-*dumping* individuais devem apresentar uma fatura comercial válida às autoridades aduaneiras dos Estados-Membros. A fatura deve ser conforme com os requisitos definidos no artigo 1.º, n.º 3, do presente regulamento. As importações que não sejam acompanhadas da referida fatura ficam sujeitas ao direito anti-*dumping* aplicável a «todas as outras empresas».
- (268) A fim de assegurar a aplicação adequada dos direitos anti-*dumping*, o direito anti-*dumping* para todas as outras empresas deve ser aplicável não só aos produtores-exportadores que não colaboraram no presente inquérito, mas também aos produtores que não exportaram para a União durante o período de inquérito.

## 8. FORMA DAS MEDIDAS

- (269) A Comissão determinou que o direito *ad valorem* tem duas grandes desvantagens. Primeira, um direito *ad valorem* cria um incentivo para uma empresa vender o segmento mais baixo da sua gama de produtos. Isto criaria pressão adicional no nível 3, embora seja precisamente este nível do mercado que necessita de maior proteção contra uma concorrência desleal feroz. Por conseguinte, a Comissão considerou ser mais adequado fixar um direito para os pneus do nível 3 num determinado nível absoluto.
- (270) A segunda, um direito *ad valorem* também pode conduzir a valores bastante significativos para os pneus de nível 1 e nível 2, cujos preços são elevados. Neste caso, existe o risco de esses pneus de elevada qualidade ficarem demasiado caros, embora sejam precisamente esses os pneus que podem ser benéficos para a atividade de recauchutagem da União. As empresas de recauchutagem da União necessitam de carcaças adequadas, que tanto podem ser fornecidas pelos produtores de pneus do nível 1 ou do nível 2 da UE ou por alguns exportadores chineses desse nível. Se as medidas penalizarem excessivamente as exportações de pneus do nível 1 e do nível 2, os objetivos da política da União em matéria de economia circular podem ser prejudicados.
- (271) Em conformidade, a Comissão considerou provisoriamente que, em prol do interesse da União, existem motivos para instituir direitos fixos por unidade, calculados com base na margem de prejuízo individual para cada exportador. A existência de direitos fixos atenuaria o risco de se dar uma resposta insuficiente ao *dumping* que ocorre no nível 3, uma vez que os pneus do nível 3 são importados na União em grandes quantidades e pagariam direitos fixos relativamente elevados em comparação com o seu valor atual. Ao mesmo tempo, esses direitos permitem evitar o risco de penalização excessiva das importações na União de pneus dos níveis 1 e 2, que são recauchutáveis e podem ser recauchutados pelos recauchutadores da União.
- (272) Concluindo, a Comissão determinou ser adequado instituir direitos provisórios sob a forma de direitos fixos.

## 9. DISPOSIÇÕES FINAIS

- (273) No interesse de uma boa administração, a Comissão convidará as partes interessadas a apresentarem os seus pontos de vista por escrito e/ou a solicitarem uma audição à Comissão e/ou ao Conselheiro Auditor em matéria de processos comerciais no prazo estipulado.
- (274) As conclusões relativas à instituição de direitos provisórios são provisórias e podem ser alteradas na fase definitiva do inquérito,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

### Artigo 1.º

1. É instituído um direito anti-*dumping* provisório sobre as importações de determinados pneumáticos, novos ou recauchutados, de borracha, dos tipos utilizados em autocarros ou camiões, com um índice de carga superior a 121, atualmente classificados nos códigos NC 4011 20 90 e ex 4012 12 00 (código TARIC 4012 12 00 10) e originários da República Popular da China.

2. Os direitos anti-dumping provisórios aplicáveis em EUR por unidade ao produto descrito no n.º 1 e produzido pelas empresas a seguir indicadas são os seguintes:

| Empresa  | Provisório Direito anti-dumping (em EUR/unidade) | Código adicional TARIC |
|--|--|------------------------|
| Xingyuan Tire Group Ltd., Co.; Guangrao Xinhongyuan Tyre Co., Ltd.   | 82,17  | C331                   |
| Giti Tire (Anhui) Company Ltd.; Giti Tire (Fujian) Company, Ltd; Giti Tire (Hualin) Company Ltd.; Giti Tire (Yinchuan) Company, Ltd. | 57,42  | C332                   |
| Aeolus Tyre Co., Ltd; Chonche Auto Double Happiness Tyre Corp., Ltd; Qingdao Yellow Sea Rubber Co., Ltd; Pirelli Tyre Co, Ltd        | 64,13  | C333                   |
| Chongqing Hankook Tire Co., Ltd.; Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd.;  | 52,85  | C334                   |
| Outras empresas colaborantes, enumeradas no anexo  | 62,79  |                        |
| Todas as outras empresas   | 82,17  | C999                   |

3. A aplicação das taxas do direito individual previstas para as empresas indicadas no n.º 2 ou no anexo está subordinada à apresentação, às autoridades aduaneiras dos Estados-Membros, de uma fatura comercial válida, que deve incluir uma declaração datada e assinada por um responsável da entidade que emitiu a fatura, identificado pelo seu nome e função, com a seguinte redação: «Eu, abaixo assinado, certifico que a(s) [unidade(s)] do (produto em causa) vendida(s) para exportação para a União Europeia e abrangida(s) pela presente fatura foi(foram) produzida(s) por (firma e endereço) (código adicional TARIC) na República Popular da China. Declaro que a informação prestada na presente fatura é completa e exata». Se essa fatura não for apresentada, aplica-se o direito aplicável a todas as outras empresas.

4. A introdução em livre prática na União do produto referido no n.º 1 fica sujeita à constituição de um depósito equivalente ao montante do direito provisório.

5. As rodas e rodas para reboques e semirreboques equipadas com pneumáticos, novos ou recauchutados, de borracha, dos tipos utilizados em autocarros ou camiões, com um índice de carga superior a 121, classificam-se nos códigos TARIC 8708 70 10 15, 8708 70 10 80, 8708 70 50 15, 8708 70 50 80, 8708 70 91 15, 8708 70 99 15, 8716 90 90 15 e 8716 90 90 80.

6. Salvo especificação em contrário, são aplicáveis as disposições pertinentes em vigor em matéria de direitos aduaneiros.

#### Artigo 2.º

1. No prazo de 25 dias civis a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento, as partes interessadas podem:

- solicitar a divulgação dos principais factos e considerações com base nos quais o presente regulamento foi adotado;
- apresentar os seus pontos de vista por escrito à Comissão, incluindo observações sobre a classificação das marcas nos níveis; e
- solicitar uma audição à Comissão e/ou ao Conselheiro Auditor em matéria de processos comerciais.

2. No prazo de 25 dias civis a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento, as partes referidas no artigo 21.º, n.º 4, do Regulamento (UE) 2016/1036 do Parlamento Europeu e do Conselho podem apresentar observações sobre a aplicação das medidas provisórias.

#### Artigo 3.º

No artigo 1.º do Regulamento de Execução (UE) 2018/163, o n.º 1 passa a ter a seguinte redação:

«1. As autoridades aduaneiras são instruídas, nos termos do artigo 24.º, n.º 5, do Regulamento (UE) 2016/1037, para que tomem as medidas adequadas no sentido de registar as importações na União de pneus novos e recauchutados para autocarros ou camiões com índice de carga superior a 121, atualmente classificados nos códigos NC 4011 20 90 e ex 4012 12 00 (código TARIC 4012 12 00 10) e originários da República Popular da China.»

Artigo 4.º

O presente regulamento entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

O artigo 1.º é aplicável por um período de seis meses.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e diretamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 4 de maio de 2018.

*Pela Comissão*  
*O Presidente*  
Jean-Claude JUNCKER

---

## ANEXO

Produtores-exportadores chineses que colaboraram no inquérito não incluídos na amostra:

| Firma da empresa                                      | Código adicional TARIC |
|---|------------------------|
| Bayi Rubber Co., Ltd.                                 | C335                   |
| Bridgestone (Huizhou) Tire Co. Ltd.                   | C336                   |
| Briway Tire Co., Ltd.                                 | C337                   |
| Chaoyang Long March Tyre Co., Ltd.                    | C338                   |
| Goodyear Dalian Tire Co. Limited                      | C339                   |
| Guizhou Tyre Co., Ltd.                                | C340                   |
| Jiangsu General Science Technology Co., Ltd.          | C341                   |
| Megalith Industrial Group Co., Ltd.                   | C342                   |
| Michelin Shenyang Tire Co., Ltd.                      | C343                   |
| Nanjing Kumho Tire Co., Ltd.                          | C344                   |
| Ningxia Shenzhou Tire Co., Ltd.                       | C345                   |
| Prinx Chengshan (Shandong) Tire Co., Ltd.             | C346                   |
| Qingdao Doublestar Tire Industrial Co., Ltd.          | C347                   |
| Qingdao Fudong Tyre Co., Ltd.                         | C348                   |
| Qingdao Hairunsen Tyre Co., Ltd.                      | C349                   |
| Quindao GRT Rubber Co. Ltd.                           | C350                   |
| Sailun Jinyu Group Co., Ltd.                          | C351                   |
| Shaanxi Yanchang Petroleum Group Rubber Co., Ltd.     | C352                   |
| Shandong Kaixuan Rubber Co., Ltd.                     | C353                   |
| Shandong Changfeng Tyres Co., Ltd.                    | C354                   |
| Shandong Haohua Tire Co., Ltd.                        | C355                   |
| Shandong Hawk International Rubber Industry Co., Ltd. | C356                   |
| Shandong Hengfeng Rubber & Plastic Co.,Ltd            | C357                   |
| Shandong Hengyu Science & Technology Co., Ltd.        | C358                   |
| Shandong Homerun Tires Co., Ltd.                      | C359                   |
| Shandong Huasheng Rubber Co., Ltd.                    | C360                   |
| Shandong Hugerubber Co., Ltd.                         | C361                   |
| Shandong Jinyu Tire Co., Ltd.                         | C362                   |
| Shandong Linglong Tyre Co., Ltd.                      | C363                   |
| Shandong Mirage Tyres Co., Ltd.                       | C364                   |
| Shandong Vheal Group Co., Ltd.                        | C365                   |

| Firma da empresa   | Código adicional TARIC |
|--|------------------------|
| Shandong Wanda Boto Tyre Co., Ltd.   | C366                   |
| Shandong Wosen Rubber Co., Ltd.  | C367                   |
| Shandong Yongfeng Tyres Co., Ltd.  | C368                   |
| Shandong Yongsheng Rubber Group Co., Ltd.; Shandong Santai Rubber Co., Ltd.  | C369                   |
| Shandong Yongtai Group Co., Ltd.   | C370                   |
| Shanghai Huayi Group Corp. Ltd.; Double Coin Group (Jiang Su) Tyre Co., Ltd. | C371                   |
| Shengtai Group Co., Ltd.   | C372                   |
| Sichuan Kalevei Technology Co., Ltd.   | C373                   |
| Toyo Tire (Zhucheng) Co., Ltd.   | C374                   |
| Triangle Tyre Co., Ltd.  | C375                   |
| Weifang Goldshield Tire Co., Ltd.  | C376                   |
| Weifang Shunfuchang Rubber And Plastic Products Co., Ltd.                    | C377                   |
| Xuzhou Armour Rubber Company Ltd.  | C378                   |
| Zhongce Rubber Group Co., Ltd.   | C379                   |