



GABRIEL ANDRES FLACH

**OS IMPACTOS DO *ANTIDUMPING* NA IMPORTAÇÃO DE PNEUS DE CARGA NO
BRASIL DE 2009 ATÉ 2023**

**HORIZONTALINA/RS
2024**

GABRIEL ANDRES FLACH

**ANÁLISE DO *ANTIDUMPING* NA IMPORTAÇÃO DE PNEUS DE CARGA NO
BRASIL DE 2009 ATÉ 2023**

Trabalho de Conclusão de Curso (Monografia I) apresentado como requisito parcial para a conclusão do componente curricular “Trabalho de Conclusão de Curso I” do Curso de Ciências Econômicas da Faculdade Horizontina (FAHOR).

**ORIENTADOR: MESTRE MÁRCIO LEANDRO KALKMANN
COORIENTADOR: MESTRE STEPHAN SAWITZKI**

**HORIZONTALINA/RS
2024
FAHOR - FACULDADE HORIZONTALINA**



CURSO DE CIÊNCIAS ECONÔMICAS

A Comissão Examinadora, abaixo assinada, aprova a monografia:

**ANÁLISE DO *ANTIDUMPING* NA IMPORTAÇÃO DE PNEUS DE CARGA NO
BRASIL DE 2009 ATÉ 2023**

Elaborada por:

GABRIEL ANDRES FLACH

como requisito parcial para a obtenção do grau de Bacharel

Aprovado em: 13/12/2024

MESTRE, MÁRCIO LEANDRO KALKMANN
Presidente da Comissão Examinadora - Orientador

MESTRE, STEPHAN SAWITZKI
FAHOR - Faculdade Horizontina

MESTRE, IVETE RUPPENTHAL EBRIN
FAHOR - Faculdade Horizontina

Horizontina/RS
2024



RESUMO

O *Antidumping* é uma prática comercial reconhecida pela Organização Mundial do Comércio (OMC). Tal prática autoriza um país a impor sobretaxas a produtos importados que entram no país com custos menores que os de produção nacional. Neste sentido, este trabalho tem como temática a análise dos impactos do *Antidumping* na importação de pneus de carga. Destarte, o problema de pesquisa deste estudo é: quais são as implicações que a prática do *Antidumping* poderá trazer para a economia nacional no setor de comercialização de pneumáticos? Diante deste contexto, o objetivo geral desta pesquisa é avaliar os desdobramentos da aplicação da política de *Antidumping* no setor de pneumáticos de carga. Quanto à metodologia pode-se dizer que este trabalho é de natureza aplicada, e de abordagem dedutiva. No que tange aos objetivos, a pesquisa pode ser caracterizada como exploratória e descritiva, realizada através de uma revisão de literatura de cunho qualitativo e quantitativo. Foi possível perceber que a prática de medidas Antidumping já tem causado impacto no mercado nacional, que teve um aumento nas vendas no primeiro semestre de 2024, todavia, é necessário analisar o impacto desse movimento em outros setores da economia, como é o caso do frete rodoviário visto que o gasto com pneus é o segundo maior custo nesse segmento. Desse modo, percebe-se que a prática do *Antidumping* tem tendências de ser cada vez mais utilizada. Todavia é preciso olhar para o contexto e não somente para um setor isolado. Considerar apenas os interesses de uma parte é pôr em risco os interesses de um todo.

Palavras-chave: Antidumping. Pneus. Importação.

ABSTRACT

Antidumping is a commercial practice recognized by the World Trade Organization (WTO). This practice authorizes a country to impose surcharges on imported products that enter the country at lower costs than national production. This work's theme is the analysis of the impacts of Antidumping on the import of cargo tires. Therefore, the research problem of this study is: what are the implications that the practice of Antidumping could bring to the national economy in the tire sales sector? Given this context, the general objective of this research is to evaluate the consequences of the application of the Antidumping policy in the cargo tire sector. Regarding the methodology, it can be said that this work is of an applied nature, and has a deductive approach. Regarding objectives, the research can be characterized as exploratory and descriptive, carried out through a qualitative and quantitative literature review. It was possible to notice that the practice of Antidumping measures has already had an impact on the national market, which saw an increase in sales in the first half of 2024, however, it is necessary to analyze the impact of this movement in other sectors of the economy, such as freight road transport since spending on tires is the second largest cost in this segment. Therefore, it can be seen that the practice of Antidumping tends to be increasingly used. However, it is necessary to look at the context and not just at an isolated sector. Considering only the interests of one part is putting the interests of the whole at risk.

Keywords: Antidumping. Tires. Import.



LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figuras

Figura 1 - Primeiro boneco Bibendum, mascote da Michelin.....	16
Figura 2 - Processo completo de fabricação do pneu.....	17
Figura 3 - Mapa das 20 plantas da indústria de pneus do Brasil.....	18
Figura 4 - A criação do pneu e a indústria de pneumáticos no Brasil.....	19
Figura 5 - Líderes do mercado de pneus automotivos.....	21
Figura 6 - Dumping Comercial.....	30
Figura 7 - Produção mundial de unidades de pneus.....	41
Figura 8 - Frota de caminhões no Brasil.....	42
Figura 9 - Relação de pneus nacionais e importados comercializados no Brasil.....	43
Figura 10 - Vendas de pneus de carga no Brasil - variação mensal considerando o primeiro trimestre de 2022 a 2024.....	44
Figura 11 - Vendas de pneus de carga no Brasil - acumulado do ano considerando o primeiro trimestre de 2022 a 2024.....	45
Figura 12 - Balança comercial - Dólares, considerando o primeiro trimestre de 2022 a 2024.....	46
Figura 13 - Balança comercial - Unidades, considerando o primeiro trimestre de 2022 a 2024.....	47
Figura 14 - Aspectos considerados para a avaliação do Índice de Competitividade Global.....	52

Quadros

Quadro 1 - Margens de Dumping apuradas para investigação contra as importações de pneus da China.....	35
Quadro 2 - Produção anual de pneus por tipo de veículo.....	40
Quadro 3 - Exportações de pneus brasileiros.....	48



SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	11
2 REFERENCIAL TEÓRICO.....	14
2.1 PRODUÇÃO BRASILEIRA DE PNEUS: UMA ABORDAGEM HISTÓRICA E ESTATÍSTICA.....	14
2.2.1. Cenário nacional de produção e importação de pneus de carga.....	21
2.2.2. Tipos de concorrências desleais.....	25
2.2.3. Dumping e medidas de proteção.....	27
2.2.4. Antidumping.....	32
3 METODOLOGIA.....	37
4 APRESENTAÇÃO E ANÁLISE DOS RESULTADOS.....	40
2.1. PRODUÇÃO E COMERCIALIZAÇÃO DE PNEUS DE CARGA: UMA ABORDAGEM ESTATÍSTICA.....	40
4.2. O SETOR DE IMPORTAÇÃO DE PNEUS E OS POSSÍVEIS DESDOBRAMENTOS DAS MEDIDAS ANTIDUMPING NO BRASIL.....	50
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	55
REFERÊNCIAS.....	58



INTRODUÇÃO

O comércio de produtos e serviços é uma prática milenar que sempre existiu, ainda que inicialmente sem valor monetário. Com o passar dos anos, tal prática foi evoluindo e se configurando no que hodiernamente percebe-se como relações comerciais (Silva, 2018). Atualmente uma das grandes nuances desse processo são negociações que surgem com o intuito de diminuir as barreiras tarifárias existentes. “Entre estas, a de maior proeminência é o *Antidumping* (Kannebley Junior; Oliveira; Remédio, 2021, p. 132).

O *Antidumping* é uma prática comercial reconhecida pela Organização Mundial do Comércio (OMC). Tal prática autoriza um país a impor sobretaxas a produtos importados que entram no país com custos menores que os de produção nacional. Sendo assim, pode-se definir o Antidumping como ações que buscam garantir a competitividade ética evitando danos à produção nacional (Geraldello, 2015).

No final de 2011 a Associação Nacional da Indústria de Pneumáticos (Anip) entrou com um pedido para que a Câmara do Comércio Exterior (Camex) iniciasse uma investigação sobre a prática de Dumping sobre as importações brasileiras de pneus. A partir da aplicação de tal resolução, entidades como Federação das Empresas de Transporte de Carga do Estado de Santa Catarina (Fetrancesc) e a Associação de Caminhoneiros e Transportadores de Minas Gerais (Asbrat) manifestaram seu descontentamento, considerando os impactos que tal medida trará aos custos dos fretes rodoviários, e o fato de que os pneus de veículos de transporte de carga serão os mais afetados (Loyola, 2024).

Destarte, este trabalho tem como temática a análise dos impactos do *Antidumping* na importação de pneus de carga, visto que, os pneus representam o segundo maior custo no transporte rodoviário, ficando atrás somente do óleo diesel. A partir do momento em que a importação de pneus passou a ser alvo da política de Antidumping, percebe-se que este movimento poderá causar vários desdobramentos na economia nacional com base em dois fatores principais: a importação de pneumáticos representa atualmente 0,6% do índice de importações, o que corresponde a um montante de mais de US\$ 1.500.000,00 (Logcomex, 2023); e os custos no transporte rodoviário nacional, visto que 75% do transporte de cargas é feito nesta modalidade (Brasil, 2023). Destarte, o problema de pesquisa deste estudo é:

quais são as implicações que a prática do *Antidumping* poderá trazer para a economia nacional no setor de comercialização de pneumáticos?

Sendo assim, é importante refletir sobre a prática do *Antidumping* neste setor, considerando e ponderando todos os elementos financeiros envolvidos, para então averiguar os impactos de tal medida na economia nacional. Tal reflexão torna possível o entendimento e aplicação mais assertiva de políticas *Antidumping*, justificando desta forma o desenvolvimento deste estudo. Logo, este estudo tem sua relevância respaldada por elencar aspectos sociais, econômicos e acadêmicos.

Hodiernamente existem mais produções teóricas que tratam de projeções, do que estudos concretos, visto que o fenômeno do estudo é recente e seus impactos ainda estão sendo analisados. Na mesma proporção em que há um descontentamento por parte dos consumidores dessa classe de pneumáticos, existe também o impulsionamento do faturamento dos fabricantes. Empresas como Dunlop já consideram o aumento da produção de pneus de carga, que atualmente é de 1,5 mil pneus de carga por dia, para 3 mil unidades. Para tanto, a empresa cogita ampliar o quadro funcional, contratando 300 funcionários (Pedrozo,2024).

O Brasil conta com a instalação de várias multinacionais do setor de fabricação de pneumáticos, tem uma produção anual aproximada de 49 milhões de unidades, todavia, o ano de 2023 apresentou uma queda já prevista na demanda de compra de pneus para veículos de carga e agrícolas (Logcomex, 2023). Assim, estudar os efeitos da aplicação do Antidumping neste setor se torna relevante, visto que é um setor que movimenta um valor expressivo da economia brasileira.

Diante deste contexto, o objetivo geral desta pesquisa é analisar os possíveis desdobramentos da aplicação da política de *Antidumping* no setor de pneumáticos de carga. Para alcançar o objetivo geral, foram elencados os seguintes objetivos específicos:

- a) contextualizar a história da produção de pneus do Brasil;
- b) compreender os tipos de concorrências desleais;
- c) descrever a legislação vigente que garante a aplicabilidade da política *Antidumping*;
- d) apresentar dados sobre o consumo nacional de pneus de carga;
- e) discutir as repercussões da política Antidumping na formação de preços;
- f) refletir acerca dos desdobramentos e impactos da política *Antidumping*;
- g) analisar o cenário nacional de produção e importação de pneus de carga.

Esta monografia está elaborada em capítulos. No capítulo 1 são apresentados os elementos introdutórios que apresentam a temática, bem como descrevem o roteiro que norteia o segundo capítulo, composto pelo referencial teórico. O segundo capítulo está ainda dividido em subtítulos que versam sobre o que é o antidumping, a história da comercialização de pneumáticos no Brasil e ainda a análise dos impactos da medida sobre os pneus e possíveis desdobramentos para a economia nacional, e a apresentação dos resultados. A parte final desta monografia conta com as considerações finais e as referências bibliográficas utilizadas para a elaboração do trabalho.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

Neste capítulo, são explorados os fundamentos históricos e técnicos acerca da fabricação de pneus no Brasil. O referencial teórico aborda a definição e a evolução do conceito, bem como, aspectos secundários sobre a temática como a história da produção de pneus no Brasil, e a comercialização ao longo das décadas e atualmente, além de versar sobre a entrada de pneus importados com valor mais baixo no país e os desdobramentos desse movimento para a indústria nacional. Também, são abordadas questões acerca da legislação nacional vigente para a prática de *Antidumping*.

2.1 PRODUÇÃO BRASILEIRA DE PNEUS: UMA ABORDAGEM HISTÓRICA E ESTATÍSTICA

Hodiernamente o pneu faz parte do cotidiano de todos, estando presente em veículos, brinquedos, carrinhos de supermercado, e muitos outros aparatos necessários para a realização de atividades diárias. Historicamente, sua invenção é responsável por alavancar uma série de outras descobertas. “Ele é de extrema importância no mundo inteiro, pois possibilitou o transporte de qualquer coisa, inclusive a locomoção de grandes aeronaves, porém passou por vários processos de mudança até chegar à forma que conhecemos” (Silva; Castro, 2016, p. 2).

A descoberta da roda na Idade da Pedra surgiu a partir da necessidade de transportar coisas com mais facilidade. Tal invenção é considerada juntamente com a descoberta do fogo, os dois elementos que promoveram a evolução da espécie humana. “Nas sociedades primitivas, a necessidade de poder carregar peso além da força humana fez com que as pessoas começassem a usar animais domesticados mais resistentes para levar carga” (Copbor, 2022, s. p.).

Existem registros históricos de que os egípcios colocavam troncos de árvore, à maneira de cilindros, para transportar cargas pesadas, surgindo o eixo fixo com discos de madeira nas extremidades. “A ideia da roda já fazia parte de símbolos do sistema solar cultivados pelos primitivos e uma de suas referências era o sol parecendo rodar em volta da Terra” (Copbor, 2022, s. p.). Com relação a invenção da roda propriamente dita, “a prova mais antiga de seu uso data de cerca de 3500 a.C., e vem de um esboço em uma placa de argila encontrada na região da antiga Suméria, na Mesopotâmia, mas é certo que sua utilização venha de períodos muito mais remotos”

(Santiago, 2024, s.p.).

O primeiro aperfeiçoamento realizado foi a colocação de um aro de madeira. “A roda com raios surge na Mesopotâmia ou na atual Turquia, e é utilizada em carros de guerra. Em torno de 1500 a.C., os egípcios dominavam a tecnologia, com a construção de rodas de quatro raios, bastante leves” (Santiago, 2024, s.p.). Mais tarde surgiu a ideia de revestir esse aro e “os povos celtas, da Europa Ocidental, os primeiros a fabricarem rodas de madeira, equipadas com uma espécie de pneu de metal, aplicadas em veículos de tração animal” (Goodyear do Brasil, 1989, s.p.). Anos mais tarde, surgiu o pneu de borracha que era sólido. Esses pneus ofereciam pouco conforto e também não apresentavam uma boa durabilidade. Buscando resolver a problemática dos pneus sólidos, no final do século XIX foi inventado o pneu inflado.

O pneu de borracha foi uma das grandes descobertas do século XIX. A borracha, base da fabricação de pneus, era utilizada até então em roupas, como um impermeabilizante. “Depois de muitos experimentos iniciados pelo americano Charles Goodyear, por volta de 1830, foi confirmado acidentalmente que a borracha cozida a altas temperaturas com enxofre mantinha suas condições de elasticidade no frio ou no calor” (ANIP, 2024, s.p.).

Diante de tal feito, foi descoberto o processo de vulcanização da borracha. Em 1845 o inglês Robert Thompson “fixou uma câmara de ar de borracha a uma roda de madeira e patenteou o primeiro protótipo de pneu” (ANIP, 2024, s.p.). Este protótipo foi idealizado para ser utilizado em carruagens. Mais tarde, em 1888, “foi fabricado o primeiro pneu para bicicletas, produzido por John Boyd Dunlop. Alguns anos mais tarde, em 1895, os irmãos Michelin foram os primeiros a patentear o pneu para automóvel” (ANIP, 2024, s.p.).

Somente anos mais tarde, os irmãos André e Edouard Michelin criaram o primeiro pneu inflado para ser utilizado em automóveis, em seguida vieram Firestone, Goodyear, Pirelli, Continental e vários outros (Silva; Castro, 2016, p. 3). Em 1895, os irmãos Michelin, “ao avistarem de longe uma pilha de pneus que parecia um homem, criaram um mascote conhecido como Bibendum, que virou sucesso no mundo todo” (Info Pneus, 2016. s.p.). A seguir, na Figura 1 consta o referido mascote.

Figura 1 - Primeiro boneco Bibendum, mascote da Michelin



Fonte: Silva; Castro, 2023, p. 4.

A primeira aparição de um veículo com pneus inflados foi feita em 1985 durante uma corrida automotiva. “Os irmãos Michelin inscreveram na corrida, um carro com pneus infláveis, uma novidade, já que todos os carros usavam pneus de borracha maciça” (Info Pneus, 2016, s.p.). Na ocasião, o carro pilotado com pneus inflados se sobressaiu aos demais, o que chamou a atenção dos espectadores, e assim, “os pneus infláveis passaram a ser itens indispensáveis nas grandes fábricas de automóveis” (Info Pneus, 2016, s.p.).

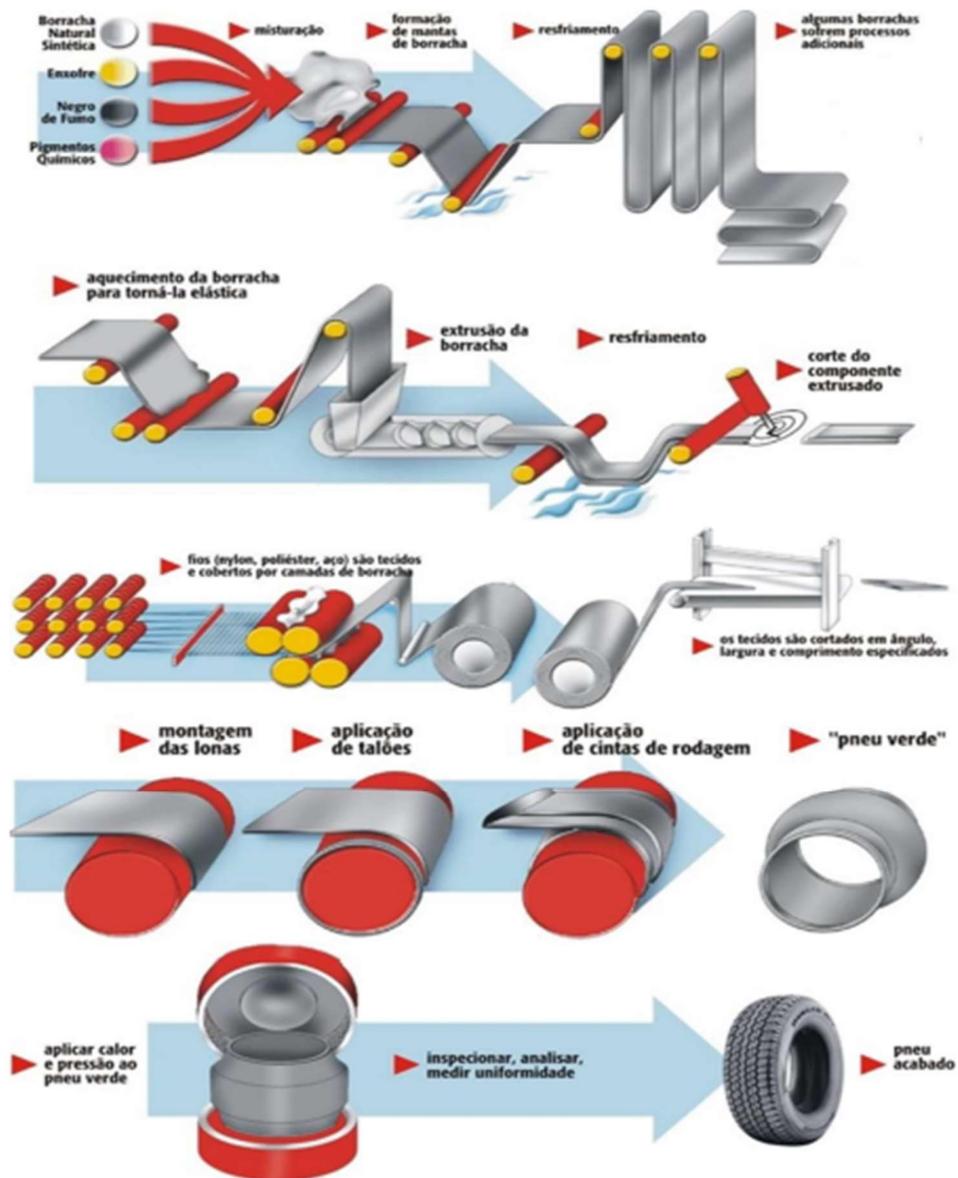
A partir de então, as tecnologias foram se aprimorando, buscando sempre os conceitos de durabilidade e conforto. O primeiro pneu sem câmara foi projetado em 1903, todavia só foi comercializado cinco décadas mais tarde, em 1954. Em 1908, a Goodyear apresentou um projeto que criava ranhuras com desenho de banda de rodagem. Já em 1910, a BF Goodrich Company adicionou a composição dos pneus um elemento conhecido como negro de fumo, e obteve como resultado um pneu de maior durabilidade (Silva; Castro, 2016). Prosseguindo nessa linha tempo,

O pneu radial surgiu em 1915, patenteado por Arthur W. Savage. A Continental aplicou tecidos de engenharia na construção dos pneus em 1921, até então era utilizado um tecido rígido de linho que foi substituído por fibras flexíveis os cordéis de nylon. Em 1954, foi divulgado pela Goodyear um processo chamado 3-T (tempo, temperatura e tensão), que tornava o pneu impermeável, passaram então a fabricar pneus sem câmara (tubeless) para caminhões de todos os tamanhos, o que foi considerado a maior contribuição para transporte rodoviário através de caminhões (GOODYEAR, 1989, apud Silva; Castro, 2016, p.5).

Atualmente os processos de fabricação estão cada vez mais automatizados e repletos de tecnologia. Quanto ao processo de fabricação, “os pneus são feitos do interior para fora. São montados os elementos têxteis, as cintas de aço, os talões, as telas, o piso e outros componentes” (Achei Pneus, 2024, s.p.). No que tange a sua

composição, os pneus de borracha contém: látex, negro de fumo, óxido de zinco, borracha sintética, enxofre, óleos modificados e aceleradores. Quanto à sua fabricação, o processo completo pode ser apreendido a partir da interpretação da Figura 2.

Figura 2 - Processo completo de fabricação do pneu



Fonte: Silva; Castro, 2016, p. 9.

A comercialização de pneus no Brasil tem seu início em 1919 com aberturas de escritórios para a importação de pneus. Todavia a história da produção de pneus se inicia somente uma década depois, em 1929, com a instalação da primeira fábrica

no país (ANIP, 2024). Em 1934 com a implantação do Plano Geral de Viação Nacional, houve um investimento no setor de pneumáticos com a entrada de várias multinacionais no país.

Segundo a Associação Nacional da Indústria de Pneumáticos (ANIP, 2004), a produção brasileira de pneus teve início por ocasião da implantação do Plano Geral de Viação Nacional, de 1934, cuja concretização só se deu dois anos mais tarde, com a instalação da Companhia Brasileira de Artefatos de Borracha, ou simplesmente Pneus Brasil (Luz; Durante, 2013, p. 39).

Hoje em dia, a indústria brasileira de pneus é composta basicamente por empresas transnacionais, sendo elas: Pirelli, Goodyear, Bridgestone, Firestone, Michelin e Continental. A grande maioria das filiais está alocada na região centro-oeste do país, sendo São Paulo o estado que mais abriga tais indústrias (Goldstein; Alves; Barrios, 2007). “As vendas são destinadas a três segmentos diferentes: às montadoras, ao mercado de reposição e ao mercado externo” (Goldstein; Alves; Barrios, 2007, p. 109). A seguir a Figura 3 ilustra a distribuição nacional das empresas no território brasileiro.

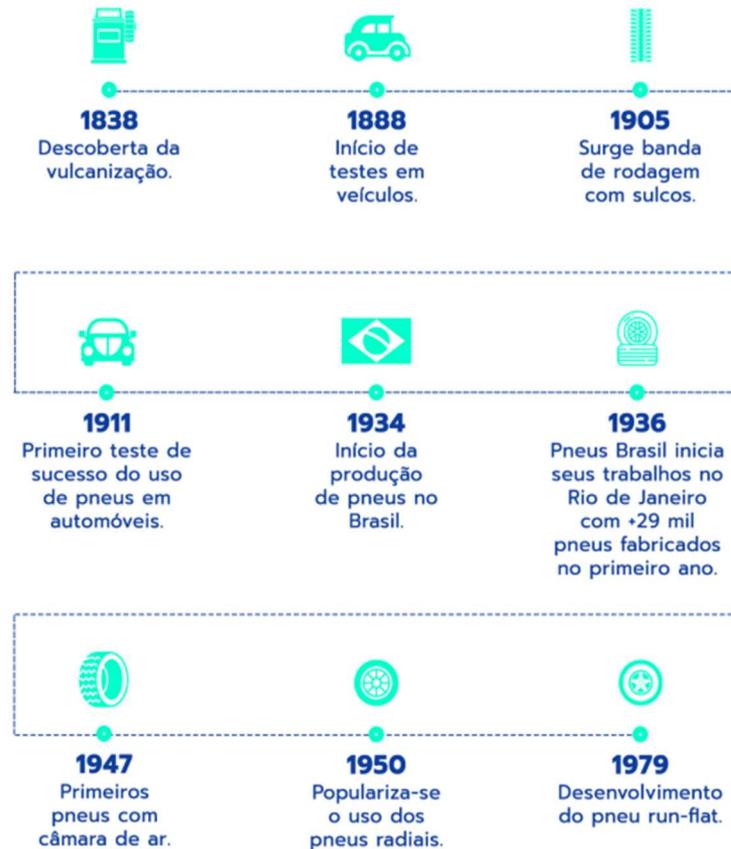
Figura 3 - Mapa das 20 plantas da indústria de pneus no Brasil



Fonte: Associação Nacional da Indústria de Pneumáticos, 2024.

Diante desse contexto, é cabido contextualizar o surgimento e o crescimento das indústrias de pneu no Brasil, a partir de uma linha do tempo descritiva apresentada a seguir em forma de texto, e também, a seguir a linha do tempo descrita até aqui é apresentada de forma ilustrativa na Figura 4 .

Figura 4 - A criação do pneu e a indústria de Pneumáticos no Brasil



Fonte: Prolog, 2024.

A primeira empresa a construir uma filial no Brasil foi a Pirelli. A empresa atua no setor de produção de pneumáticos no país desde 1929, quando adquiriu a Conac, uma pequena fábrica na cidade de Santo André, região do ABC paulista. Atualmente, a empresa conta com quatro unidades fabris - Campinas, Santo André e Sumaré (SP) e Feira de Santana (BA) - tendo encerrado recentemente suas atividades na unidade que ficava situada em Gravataí no RS. O Brasil é o principal mercado e a base de operação da empresa. Atualmente a Pirelli detém 40% das vendas de pneus para as montadoras brasileiras (Pirelli, 2009).

Embora a Goodyear esteja atuando no país há mais tempo, inicialmente suas atividades foram de importação e comercialização a partir de 1919, com um escritório na cidade do Rio de Janeiro. A fabricação de pneus aconteceu vinte anos mais tarde, quando em 1939, inaugurou sua primeira unidade industrial no Brasil, em São Paulo. Em 1973, a empresa inaugurou em Americana, a sua maior fábrica de pneus na América Latina, que foi considerada uma das plantas mais modernas da Goodyear no

mundo. Já em 2000, a empresa iniciou suas atividades em Santa Bárbara D'Oeste (SP) através de uma unidade especializada no ramo de recauchutados (Borracha Atual, 2019).

A Bridgestone iniciou suas atividades de produção em 1940 na cidade de Santo André, e atualmente possui 4 fábricas no país. Além desta, possui mais uma planta inaugurada em 2007 em Camaçari (BA) (Quaresma, 2021). A Firestone, que atualmente pertence à Bridgestone, teve o início de suas atividades no Brasil através de um escritório de comercialização fundado em 1923. Em 1939, inicia a construção de sua primeira fábrica, onde atualmente está alocada a Bridgestone em Santo André (SP) (Firestone, 2024, s.d.)

Em 1927, a Michelin abriu um escritório para a comercialização de pneus na cidade do Rio de Janeiro. Somente seis décadas depois a marca abriu sua primeira fábrica no país, no ano de 1981, na mesma cidade. Atualmente existem mais quatro unidades fabris localizadas em Campo Grande (RJ), Resende (RJ), Guarulhos (SP) e Manaus (AM) (Michelin, 2024, s.d.).

Dentre todas as transnacionais que possuem sede no país, o Grupo Continental e a Dunlop são os que têm menos tempo no território brasileiro. A Continental tem sua fábrica localizada em Camaçari (BA) iniciou suas atividades de produção de pneus no país em 2006 (Continental, 2023). Já a Dunlop (2023) está sediada no país desde 2013, em Fazenda Grande (PR).

Pode-se perceber a partir da análise da figura 4 que a história do pneu no Brasil é praticamente concomitante a história do pneu no mundo, e que após a entrada de fábricas no território nacional, o país sempre esteve num movimento de acompanhar a tecnologia mundial neste setor.

A padronização na fabricação dos pneus também tem um percurso histórico que se inicia em 1952 quando “as companhias fabricantes de pneus no Brasil, originárias de países diferentes e com normas diversas, sentiram a necessidade de padronizar as normas técnicas de seus produtos, tanto sob o aspecto dimensional como de condições de uso” (A.L.A.P.A., 2022, p. 4).

Com o passar dos anos, e devido ao constante desenvolvimento da indústria automotiva, tornou-se necessário a propagação de normas técnicas sobre pneus, aros, válvulas e seus componentes. Destarte:

Em 2 de fevereiro de 1968, o grupo de trabalho existente transformou-se na ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PNEUS E AROS (A.B.P.A.), legalmente constituída, com a finalidade de estudar os problemas técnicos referentes a

dimensões, padronizações, condições de empregos e montagem de pneus, câmaras de ar, válvulas, aros e rodas, elaborar e divulgar as normas e especificações técnicas sobre a matéria (A.L.A.P.A., 2022, p. 4).

Ademais em 1986, com o objetivo de ampliar seus estudos e a internacionalização destas normas, a A.B.P.A. deu início aos contatos com outras entidades representantes das indústrias de pneus e aros, da América do Sul, e que incentivados pelo desenvolvimento do MERCOSUL, acabaram criando em 1998 a Associação Latino-Americana de Pneus e Aros (A.L.A.P.A.). A referida associação é uma entidade de abrangência continental, respaldada, inicialmente, por todos os seus sócios efetivos e suas coligadas a nível Latino-Americano (A.L.A.P.A., 2022, p. 4).

2.2.1 Cenário nacional de produção e importação de pneus de carga

Com área de fabricação e comercialização de pneus em plena expansão desde a década de 30, a produção de pneus no Brasil vem num movimento crescente, que coloca o país em um lugar de destaque na fabricação e comercialização de pneumáticos (Haus, 2011, s. p.)

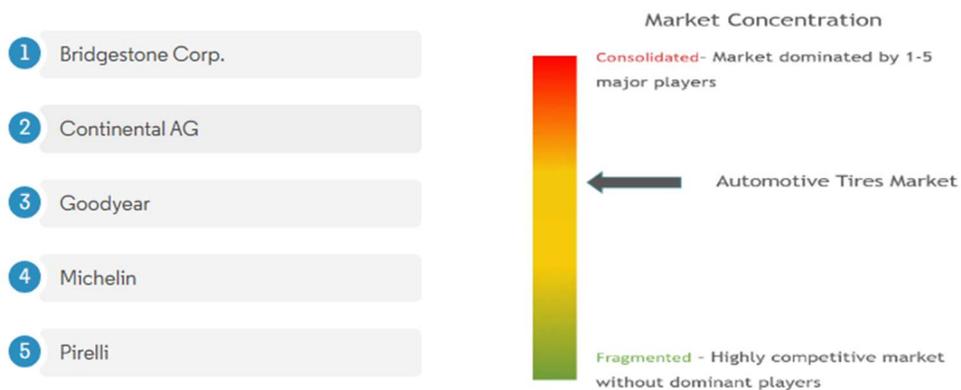
No final dos anos 80, o Brasil já tinha produzido mais de 29 milhões de pneus. Desde então, o Brasil conta com a instalação de mais de 13 fábricas de pneus, das quais internacionais: Bridgestone Firestone, Goodyear, Pirelli, Michelin, Continental, Yokohama, Maggion (100% nacional) e Bética (100% nacional). Hoje, da produção mundial, o Brasil é o sétimo na categoria de pneus para automóveis e o quinto em pneus para caminhão/ônibus e camionetas (Haus, 2011, s.p.).

A produção anual de pneumáticos cresce a cada ano e um dado que pode ser considerado para apontar o Brasil como um mercado de destaque é que das 129 marcas disponíveis, as 10 maiores têm fábricas no país e a participação destes fabricantes no mercado mundial é de 52% da produção e comercialização deste produto. Destarte fica evidente a importância e a relevância do país na produção e comercialização deste produto a nível mundial (Haus, 2011, s.p.)

Como supracitado, no Brasil as indústrias sofrem com a concorrência das fábricas asiáticas, todavia, dados apontam que no cenário global empresas que possuem sede no Brasil, ainda dominam o mercado de comercialização de pneus automotivos e de carga, como mostra a Figura 5. Ainda, cabe salientar que “as fabricantes podem vender seus pneus por três canais: o segmento de exportação; o

segmento de reposição, representado pelos revendedores, (...); e o segmento de equipamento original, representado pelas montadoras de veículos” (Bachur, 2015, p. 8).

Figura 5 - Líderes do mercado de pneus automotivos



Fonte: Mordor Intelligence, 2024.

Embora o mercado global de pneus está concentrado em nível médio, com grandes fabricantes como Michelin, Bridgestone, Pirelli e outros, uma projeção feita pela Mordor Intelligence (2024) aponta que a Ásia-Pacífico cresceu ao ritmo mais rápido do mercado, já que as empresas que ainda dominam esse mercado vem apresentando uma queda constante há três anos.

Um dos principais fatores que influenciam o mercado de pneus importados é a demanda do consumidor. De acordo com Costa (2024, s. p.) “as preferências dos consumidores por marcas, tipos de pneus, qualidade, durabilidade e preço influenciam diretamente as decisões de compra e, conseqüentemente, a demanda por pneus importados”.

A Ásia está invadindo o mercado brasileiro de pneus, tirando espaço dos fabricantes locais. De 2017 a 2023, as vendas de pneus produzidos aqui caíram 18%. Já as importações de países como China, Vietnã e Malásia subiram 117%. Com base em dados da Receita Federal, a Associação Nacional da Indústria de Pneumáticos concluiu que enfrenta uma concorrência desleal. Os pneus chegam da Ásia com preços inferiores ao custo de produção no Brasil, sendo que metade deles é vendida por menos do que vale a matéria-prima. A entidade reivindica que o governo adote medidas de proteção como o aumento das tarifas de importação. O Brasil conta hoje com onze fabricantes do produto, que empregam 32 000 trabalhadores diretos (Pati, 2024, p. 64).

Embora empresas como Bridgestone, Pirelli, Goodyear e Michelin ainda dominem o mercado mundial, empresas asiáticas como a Hankook já figuram entre as dez maiores revendedoras de pneus, e este crescimento é ascendente ano após ano. Em 2022, a coreana Hankook alcançou o 7º lugar no ranking mundial de fabricação de pneus. Em 2023, em meio uma crise mundial do mercado que fez baixar todos os índices de produção de pneus, a Hankook apresentou um crescimento expressivo, chegando a atingir um aumento de 11% na sua produção (Aquino, 2024).

Com base na qualidade dos pneus, estudos apontam que os pneus importados, vindos principalmente de países asiáticos, têm ganho cada vez mais espaço no mercado de comercialização nacional. Assim como os pneus produzidos no país, que devem ser feitos com base em normas do Inmetro para que tenham sua qualidade garantida, os pneus importados devem estar dentro das normas e parâmetros elencados. Ainda, “os pneus importados podem oferecer tecnologias avançadas, materiais especiais e uma gama mais ampla de opções de modelos e marcas” (Achei Pneus, 2024, s. p.).

A avaliação do Inmetro leva em consideração três quesitos, tanto para os pneus nacionais quanto para os importados. Este modelo de avaliação é o mesmo utilizado na Europa e considera a resistência ao rolamento, a aderência em pista molhada e o ruído externo. O pneu recebe uma classificação de vai de A (melhor desempenho) à F (menor desempenho) (Achei Pneus, 2023). Destarte, o que deve ser considerado na hora da aquisição é sua qualificação no Inmetro e não o país de origem de fabricação.

Uma dúvida inicial quanto aos pneus asiáticos era a resistência ao clima tropical e as condições das pistas brasileiras, já que são fabricados considerando o clima da Ásia. Todavia, “hoje a indústria de pneus chinesa tem um produto tropicalizado, adaptado às condições de clima e de estradas, considerando sobrecarga, buracos, aclives e declives” (ABIDIP, 2021, s.p.). Quanto a certificação do Inmetro, “um auditor do organismo certificador vai até o país de origem, faz um ensaio de segurança no laboratório de certificação de produtos da fábrica e, os testes de performance, são feitos em pistas” (ABIDIP, 2021, s.p.).

Os pneus importados tem um custo benefício mais atrativo visto que chegam ao mercado nacional com um valor mais acessível, e com a qualidade garantida, visto que passam pelos controles de qualidade exigidos pelo Inmetro. Com relação à durabilidade, não há indícios que apontem que os nacionais tenham uma maior vida

útil (Achei Pneus, 2024).

Marcas asiáticas que antigamente atraíam muitos consumidores pelo preço, também se tornaram sinônimo de qualidade. Rodam quilometragem equivalente aos concorrentes europeus, permitindo o mesmo número de recapes em condições semelhantes (ABIDIP, 2021, s.p.).

De acordo com o site Achei Pneus (2024) todas as marcas de pneus comercializadas no Brasil são de qualidade. Com relação a questão nacional *versus* importado, não há uma resposta única para a escolha. No quesito durabilidade, fatores que implicam diretamente são “as tecnologias adotadas pelas fabricantes e o uso desse pneu no dia a dia, conforme cada motorista, além das manutenções regulares que abrangem calibragem constante e rodízio de pneus periodicamente” (Achei Pneus, 2024, s. p.).

No que tange à tecnologia aplicada ao processo de fabricação, tanto empresas asiáticas, quanto europeias têm se dedicado a buscar alternativas cada vez mais eficazes de produção e fabricação. São realizados investimentos na área de produção, bem como em laboratórios que estudam as propriedades dos materiais, aerodinâmica do pneu, tudo em prol de tornar os pneus mais duráveis (ABIDIP, 2021).

Um dos fatores que mais contribuem para o baixo preço do pneu asiático são os baixos custos com mão-de-obra. De acordo com Sarre (2013) a mão de obra em continentes com a Ásia e a África é tida como análoga à escravidão. Segundo a autora “somadas, a Índia, China, o Paquistão, a Nigéria, Etiópia, Rússia, Tailândia, o Congo, Myanmar e Bangladesh têm 76% do total mundial, cerca de 22,6 milhões de pessoas” (Sarre, 2013, s. p.). Ainda conforme a autora isso se deve ao fato de que “na maioria dos casos, a situação é a insuficiência legislativa e a falta de recursos. Os países não têm as leis específicas, o entendimento público do que significa situação análoga à escravidão e não investem para solucionar o problema” (Sarre, 2013, s. p.). Ademais, o maior produtor mundial de borracha é asiático, conforme o site Croplife (2023, s. p.) “a Tailândia produziu 4,75 milhões de toneladas métricas de borracha natural em 2022, representando aproximadamente 35% da produção global de borracha natural naquele ano. Isso fez da Tailândia o principal país produtor de borracha natural do mundo”.

Diante deste contexto, de pneus importados para o Brasil com qualidade idêntica à nacional, e ainda com o advento do valor mais baixo, o governo federal

adotou a política de *Antidumping* para esse setor, a fim de dificultar a entrada de pneus vindos da Ásia, com preços muito abaixo daqueles praticados pelo mercado nacional. Todavia tal medida pode impactar diretamente em outros setores, visto que os pneus correspondem ao segundo maior custo para o transporte rodoviário de carga e passageiros (Pereira; Silveira, 2020).

2.2.2 Tipos de concorrências desleais

A competitividade poderia ser definida como a capacidade de uma indústria de “produzir mercadorias com padrões de qualidade específicos, requeridos por mercados determinados, utilizando recursos em níveis iguais ou inferiores aos que prevalecem em indústrias semelhantes no resto do mundo, durante um certo período de tempo” (Haguenauer, 1989, p. 13).

De acordo com Teixeira (1993, p. 54), a economia neoclássica define o conceito de competitividade a partir do modelo da competição perfeita, onde “o foco está nas causas do distanciamento entre o desempenho de um setor industrial e os que são teoricamente possíveis de serem obtidos através da competição perfeita”.

Neste modelo a competitividade é resultado da interação entre os agentes econômicos, que são por sua vez coordenados e direcionados pela força do mercado. Os agentes têm acesso à perfeita informação, ao conhecimento tecnológico, não encontram barreiras de acesso e há perfeita homogeneidade de produtos e fatores produtivos. Na visão neoclássica, tecnologia e progresso tecnológico são reduzidos a variáveis exógenas, como resultado de um estado de conhecimento dado e disponível para todos os agentes e representado por funções de produção (Catalan, 2005, p.33).

Catalan (2005, p. 37) complementa afirmando que “seriam competitivas as indústrias cujos preços se situassem abaixo dos vigentes no comércio internacional, associando-se implicitamente a noção de eficiência a níveis de preços”. No mercado mundial de produção de pneus, a concorrência é um fator importante a ser considerado. “A presença de fabricantes locais e importadores estrangeiros, juntamente com a competição de marcas estabelecidas e novos entrantes, molda a dinâmica competitiva do mercado de pneus importados” (Costa, 2024, s.p.).

Nesse cenário, a prática de *Dumping* é considerada como concorrência desleal. “O direito de empresas poderem explorar atividades econômicas é garantido pela Constituição Federal é expresso pelo princípio da livre iniciativa, e para que ele seja efetivado é obrigação de toda a sociedade respeitá-lo” (Abrahão, 2023, s.p.). Todavia

alguns atos comerciais podem ser considerados concorrência ilícita.

Em um contexto de livre concorrência é comum que as atitudes dos empresários visem o aumento da clientela, e como consequência, a retirada de clientes de uma empresa do mesmo segmento. “O efeito necessário desta competição é o benefício de uma empresa e o prejuízo de outra, pois na concorrência os empresários claramente objetivam infligir perdas a seus concorrentes, pois assim obtém seus ganhos” (Abrahão, 2023, s.p.).

Destarte, é muito difícil configurar uma concorrência como lícita ou ilícita, visto que ambas têm como pressuposto causar dano a outro empresário ou empresa. Assim, como podemos caracterizar uma concorrência como leal ou desleal? A resposta para tal questão está na análise dos meios utilizados para conquistar a preferência do consumidor (Abrahão, 2023, s.p.).

Pela doutrina brasileira, a concorrência desleal pode ser classificada em duas categorias: específica, que visa o dano através da apropriação de direitos de propriedade (direitos autorais, patentes...); e genérica, que versa sobre a responsabilidade contratual (Costa, 2023).

Legalmente as práticas ilícitas no que tange à concorrência desleal podem ser encontradas na redação do artigo 195 da Lei 9.279/1996, onde está registrado que:

Art. 195. Comete crime de concorrência desleal quem:

I - pública, por qualquer meio, falsa afirmação, em detrimento de concorrente, com o fim de obter vantagem;

II - presta ou divulga, acerca de concorrente, falsa informação, com o fim de obter vantagem;

III - emprega meio fraudulento, para desviar, em proveito próprio ou alheio, clientela de outrem;

IV - usa expressão ou sinal de propaganda alheios, ou os imita, de modo a criar confusão entre os produtos ou estabelecimentos;

V - usa, indevidamente, nome comercial, título de estabelecimento ou insígnia alheios ou vende, expõe ou oferece à venda ou tem em estoque produto com essas referências;

VI - substitui, pelo seu próprio nome ou razão social, em produto de outrem, o nome ou razão social deste, sem o seu consentimento;

VII - atribui-se, como meio de propaganda, recompensa ou distinção que não obteve;

VIII - vende ou expõe ou oferece à venda, em recipiente ou invólucro de outrem, produto adulterado ou falsificado, ou dele se utiliza para negociar com produto da mesma espécie, embora não adulterado ou falsificado, se o fato não constitui crime mais grave;

IX - dá ou promete dinheiro ou outra utilidade a empregado de concorrente, para que o empregado, faltando ao dever do emprego, lhe proporcione vantagem;

X - recebe dinheiro ou outra utilidade, ou aceita promessa de paga ou recompensa, para, faltando ao dever de empregado, proporcionar vantagem a concorrente do empregador;

XI - divulga, explora ou utiliza-se, sem autorização, de conhecimentos, informações ou dados confidenciais, utilizáveis na indústria, comércio ou prestação de serviços, excluídos aqueles que sejam de conhecimento público ou que sejam evidentes para um técnico no assunto, a que teve acesso mediante relação contratual ou empregatícia, mesmo após o término do contrato;

XII - divulga, explora ou utiliza-se, sem autorização, de conhecimentos ou informações a que se refere o inciso anterior, obtidos por meios ilícitos ou a que teve acesso mediante fraude; ou

XIII - vende, expõe ou oferece à venda produto, declarando ser objeto de patente depositada, ou concedida, ou de desenho industrial registrado, que não o seja, ou menciona-o, em anúncio ou papel comercial, como depositado ou patenteado, ou registrado, sem o ser;

XIV - divulga, explora ou utiliza-se, sem autorização, de resultados de testes ou outros dados não divulgados, cuja elaboração envolva esforço considerável e que tenham sido apresentados a entidades governamentais como condição para aprovar a comercialização de produtos.

Pena - detenção, de 3 (três) meses a 1 (um) ano, ou multa.

§ 1º Inclui-se nas hipóteses a que se referem os incisos XI e XII o empregador, sócio ou administrador da empresa, que incorre nas tipificações estabelecidas nos mencionados dispositivos.

§ 2º O disposto no inciso XIV não se aplica quanto à divulgação por órgão governamental competente para autorizar a comercialização de produto, quando necessário para proteger o público (Brasil, 1994, s.p.).

No caso da concorrência dos pneumáticos importados versus os nacionais, percebe-se que não há uma concorrência desleal propriamente dita, mas a aplicação do *Antidumping* foi realizada para evitar que a produção nacional seja afetada pela oferta de pneus mais baratos vindos sobretudo da China (Costa, 2024)

Todavia é importante averiguar essa questão mais a fundo, visto que, como foi dito anteriormente, o pneu é o segundo maior custo considerado no frete de cargas, e dessa forma, como o aumento desse elemento pode afetar todos os outros setores da economia que dependem do frete rodoviário (Costa, 2024).

2.2.3 Dumping e medidas de proteção

Inicialmente é preciso conceituar o *Dumping*. Tal movimento é uma prática comercial, caracterizada pela oferta de um produto ou serviço com preço abaixo do praticado, com a finalidade de eliminar a concorrência. A caracterização de uma prática de *Dumping* pode se dar a partir de quatro ações (Costa, 2024), sendo elas:

Preços Inferiores ao Mercado Doméstico: O principal indicador de dumping é a oferta de produtos a preços mais baixos do que os praticados no mercado doméstico do país exportador. Esses preços podem ser substancialmente reduzidos em comparação com os valores cobrados no país de origem do produto.

Preços Inferiores ao Custo de Produção: Em alguns casos, os produtos são exportados a preços que estão abaixo do custo de produção da empresa exportadora. Isso sugere uma estratégia de dumping ainda mais agressiva,

na qual a empresa está disposta a incorrer em prejuízos temporários para ganhar vantagem no mercado internacional.

Volume Significativo de Exportações: O dumping muitas vezes envolve a exportação em grande escala de produtos para o mercado de um país estrangeiro. Grandes volumes de exportação a preços artificialmente baixos podem prejudicar severamente a competitividade das indústrias domésticas desse país.

Impacto Negativo na Indústria Doméstica: O dumping pode causar danos significativos à indústria doméstica do país importador, levando à perda de empregos, redução da produção e desequilíbrios econômicos (Costa, 2024, s.p.).

Inicialmente na Economia, entendia-se a prática do *Dumping* “como qualquer prática desleal de comércio internacional considerada perigosa para a economia do país importador” (Tomazette, 2007, p. 195). Aos poucos esse conceito foi reformulado e fixado a práticas que versam sobre o preço de mercadorias. A doutrina conceitua a prática de *Dumping* como “a colocação de mercadorias em outro país a preço inferior daquele colocado no mercado doméstico, com o fito de desestabilizar a concorrência” (Guedes; Pinheiro, 2002, p. 20). De acordo com Relatório do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior do Brasil, *Dumping* consiste:

Ato de vender um produto a preço inferior ao preço considerado normal, por exemplo, abaixo do preço praticado no mercado doméstico da firma exportadora [...]. O dumping é uma prática de comércio considerada desleal na medida em que se desloca do mercado os demais produtores em decorrência da prática de preços irrealistas, sendo combatida através da imposição de direitos antidumping (Relatório MDCI, 1999, p. 299).

O ato ilícito pode ser conceituado como “aquele contrário à ordem jurídica e por ela reprovado, que importa uma sanção para o seu autor, em razão dos danos causados” (Marques, 1998, p. 299). No Código Civil de 2002, tal conceito é sintetizado nos artigos 186 e 187 apontando o *Dumping* como “uma conduta que viola um dever preexistente, previsto no direito objetivo, bem como o direito subjetivo de outrem, causando dano a este e fazendo surgir a obrigação de reparar os danos causados” (Ráo, 1997, p.35).

Outra prática comumente confundida com a prática de *Dumping* é o *Underselling*. De acordo com Silva (2005, p. 393), o *Underselling*:

refere-se à venda de um produto a um preço inferior ao seu custo de produção, não sendo esta, uma característica necessária para a configuração da prática do dumping, uma vez que no *underselling* o produto é vendido abaixo do preço praticado no mercado interno do exportador. Com relação ao preço predatório, este consiste na venda de produtos abaixo do preço normal, com o objetivo de eliminar a concorrência.

A prática do *Dumping* é frequente, assim como outras práticas comerciais.

Desta forma, por vezes, é comum haver uma confusão do *Dumping* com outras práticas comerciais, sendo mais comum delas o preço predatório (Tomazette, 2007).

A doutrina brasileira entende como preço predatório:

reduções de preços cuja lucratividade somente pode ser explicada a partir de uma estratégia de obter poder de mercado por meio da eliminação ou da disciplina (inibição das condutas competitivas) de um rival efetivo ou potencial, isto é, preços predatórios são preços que maximizaram lucros somente em função de seus efeitos exclusionários ou anticompetitivos (aumento de preços no longo prazo e redução das quantidades ofertadas) (Fagundes; Kanczuk, 2006, p. 37).

De acordo com o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE) a prática de preço predatório é fundamentada em três elementos, sendo eles: a) a fraqueza das concorrentes; b) existência de barreiras ao regresso ao mercado; c) os lucros a serem auferidos no futuro devem superar as perdas (Tomazette, 2007). “Reitere-se que no conceito de dumping não é essencial o intuito predatório, nem a venda abaixo dos custos de produção” (Barral, 2000, p.159).

Outra forma de importar produtos com preços mais baixos é fazer isso através de subsídios. “Nesse caso, não há que se falar em prática de *Dumping*, mas sem concessão de subsídios, que possui contornos próprios” (Tomazette, 2007, p. 206). Por subsídio pode-se compreender que estes são:

A concessão de vantagens por meio de uma contribuição governamental, envolvendo o repasse direto de fundos ou de obrigações, a transferência de mercadorias ou de serviços feita pelo próprio Estado, ou em seu nome, além daqueles que compõem a infra-estrutura geral (Costa, 2002, p. 64).

Quanto à sua classificação, os subsídios podem ser classificados de três formas: proibidos, recorríveis e irrecorríveis. Os subsídios irrecorríveis são aqueles permitidos pelo Acordo de Subsídios e Medidas Compensatórias (ASMC), pois não restringem, nem geram distorções no comércio internacional, já os recorríveis “são aqueles que podem gerar efeitos desfavoráveis a outro país, como danos a produção nacional, anulação de vantagens já consolidadas ou mesmo quaisquer prejuízos graves aos interesses de outro país membro da OMC” (Tomazette, 2007, p. 207). Por fim, os subsídios proibidos “estão vinculados ao desempenho exportador do país e ao incentivo no uso de mercadorias nacionais, em detrimento das mercadorias importadas” (Cherem, 2004, p. 235).

Os subsídios podem ser objeto das chamadas medidas compensatórias, tais

medidas são uma forma de compensação dos danos causados ao país importador pela concessão. “É preciso que os subsídios causem danos à indústria doméstica do país importador. O objetivo das medidas compensatórias é, portanto, elidir os efeitos causados pelo subsídio na indústria do país importador” (Munhoz, 2004, p. 219). Cabe ressaltar que as medidas compensatórias só podem ser aplicadas pelo país importador “depois da realização de uma investigação, a ser conduzida de acordo com os dispositivos do ASMC” (Munhoz, 2004, p. 219).

Hodiernamente, existem algumas tentativas no intuito de ampliar o conceito de *Dumping*, a fim de abranger novos tipos de situações. Os novos tipos seriam o dumping cambial, o ambiental e o social. O *Dumping cambial* “se configura pela manutenção de taxas cambiais que desvalorizaram a moeda nacional, de modo que os produtos importados ficariam muito caros” (Tomazette, 2007, p. 209). O *Dumping ambiental* “seria a redução do preço de certas mercadorias em razão da inexistência ou da existência de menores exigências ambientais para a sua produção” (Tomazette, 2007, p. 209). Já o *Dumping social* representaria a “vantagem comparativa derivada da superexploração de mão de obra nos países em desenvolvimento” (Barral, 2000, p. 14).

Outra classificação descrita por Geraldello (2013) aponta que o *Dumping* pode ser dividido em três tipos: o dumping persistente, o dumping predatório, e o dumping esporádico. O *Dumping* persistente pode ser caracterizado pela ação de vender abaixo do preço de mercado por um longo período de tempo, o *Dumping* predatório, por sua vez, acontece quando as empresas sobem o valor dos produtos no mercado interno para compensar as perdas no exterior, e esse movimento acaba afetando seus concorrentes no mercado internacional, por fim, o *Dumping* esporádico praticada quando há um excesso de estoque (Zilli, 2021).

Ainda tem o *Dumping comercial* que é considerado uma prática desleal, e é abolido em muitos países e combatido através de políticas *Antidumping*. “As medidas antidumping são frequentemente implementadas pelos governos para contrabalançar os efeitos negativos do *dumping* e restaurar a equidade na concorrência entre as empresas” (Costa, 2024, s.p.). A Figura 6 exemplifica de forma ilustrativa essa prática.

Figura 6 - Dumping Comercial



Fonte: CNI, 2023.

Há também as medidas conhecidas como salvaguardas. De forma geral, o termo salvaguardas designa “certos mecanismos que um país pode utilizar para combater qualquer espécie de importação que cause ou possa causar efeitos negativos a sua economia” (Brogini, 2002, p. 251). Neste sentido,

as salvaguardas são definidas como um mecanismo a ser usado por um país importador, em caso de urgência e por tempo determinado, que permite a suspensão das concessões tarifárias para um produto específico, ou ainda a limitação quantitativa de sua entrada, no caso de estar ocorrendo um aumento brusco e repentino nas importações do mesmo, que não pode ser suportado materialmente pela indústria nacional (Brogini, 2002, p. 252).

Destarte, pode-se compreender que o uso de medidas *Antidumping* e compensatórias que são aplicadas em caso de práticas desleais de comércio, as medidas de salvaguardas são aplicadas contra práticas leais, mas que, de alguma forma trazem algum prejuízo ao mercado econômico interno do país importador (Munhoz, 2004). Vale ressaltar que as medidas de salvaguarda podem variar conforme o produto e o setor econômico.

Todos esses elementos legais visam garantir que não haja uma concorrência desleal, já que o *Dumping* pode ser inicialmente bem visto aos olhos de consumidores, mas traz consigo desdobramentos a longo prazo que atuam diretamente na economia local, através do fechamento de empresas e aumento do desemprego. “Empresas que exportam produtos a preços artificialmente baixos podem dominar mercados estrangeiros, prejudicando empresas locais e reduzindo sua capacidade de competir de forma justa” (Costa, 2024, s.p.).

2.2.4 Antidumping

A apuração da prática de *Dumping*, legalmente, deve compreender o período de doze meses anteriores à abertura de investigação. Outras condições devem ser atendidas para que exista a possibilidade da aplicação de prática Antidumping, sendo elas: “o volume de importação do produto representar menos que 3% do mercado doméstico; a diferença de preço de exportação e preço (valor) normal ser menor que 2%; e que a petição seja feita por produtor que reúna menos de 25% da produção nacional do produto” (Catalan, 2005, p. 31).

Concluída a investigação e, se comprovada a prática de *Dumping*, será estabelecido direito de aplicar medidas *Antidumping* nas importações do produto. Com relação a manutenção e/ou suspensão de tais medidas, estipula-se que o prazo de permanência do direito *Antidumping* poderá atuar enquanto perdurar a necessidade de neutralizar o ato de *Dumping*, e não poderá exceder cinco anos da sua aplicação. Quanto à prorrogação, este prazo poderá ser acrescido em até cinco anos se ficar comprovado que a retirada de tais medidas pode levar à continuação ou retomada da prática de *Dumping* (Catalan, 2005).

Conforme Cordovil (2009, p. 17) “as medidas antidumping são chamadas de medidas de defesa comercial, junto das salvaguardas e das medidas compensatórias”. O autor ainda complementa afirmando que “tais medidas tratam-se de exceções ao princípio do livre comércio, mas desempenham, concomitantemente, um papel divergente de instrumentos que possibilitam este comércio” (Cordovil, 2009, p.17). Em resumo, pode ser definido como as medidas tomadas para combater o *Dumping*.

Tais medidas começam a ser aplicadas efetivamente a partir de 1995. Todavia sua história se inicia no início do século XX. Para Gonzalez (2013, p. 3), “no mundo, a primeira legislação antidumping foi feita pelo Canadá, no ano de 1904, e tinha a finalidade de proteger a indústria de aço canadense do aço proveniente dos Estados Unidos”. Cordovil (2009, p. 18) corrobora e complementa afirmando que:

A história da legislação antidumping pode ser subdividida em três momentos da história. O primeiro deles começa no início do século XX, com o surgimento de legislações esparsas sobre o assunto, e chega à Segunda Guerra Mundial. O segundo começa logo após a guerra, com legislações nacionais enraizadas e países já buscando a negociação das primeiras legislações internacionais, e termina em 1995, com o Acordo Antidumping da OMC. O terceiro período começa com a assinatura do acordo e segue até os dias atuais.

Mais tarde, em 1916, os Estados Unidos emitiram o *Antidumping Act (Revenue Act)* e, cinco anos depois, em 1921, foi promulgada a segunda lei *US Antidumping Act*. As normas norte-americanas serviram como modelo para as normas dispostas no Artigo VI do GATT 1947 (Goyos, 2003).

As disposições até então estabelecidas necessitavam de melhores definições, e em 1967, na Rodada Kennedy foi criado um Código Antidumping que instituiu vários critérios e procedimentos para parametrizar o uso desta prática. O Código Antidumping foi discutido novamente na Rodada de Tóquio, e na ocasião foram eliminadas várias formas de protecionismo tarifário. Em 1979, o Brasil aderiu ao Código Antidumping, porém a sua regulamentação interna só ocorreu através do Decreto no. 93.941, de 1987 (Goyos, 2003).

Na Rodada Uruguai (1986 – 1994) o Acordo Geral sobre Tarifas e Comércio (GATT 1994) foi integrado à Organização Mundial do Comércio (OMC), em seu Artigo VI estabeleceu as circunstâncias e autorizou os países membros a tomarem medidas de proteção contra práticas de Dumping. Todavia, “é através do Acordo sobre Implementação do Artigo VI do GATT 1994 – Acordo Antidumping, é que são definidas as formas de aplicação destas medidas” (Catalan, 2005, p. 30). Portanto, percebe-se que o Artigo VI do GATT-1994 e o Acordo Antidumping funcionam conjuntamente como um dos três mecanismos de defesa comercial.

Ainda sobre a história do surgimento de políticas *Antidumping*, Brito (2011, p. 7) comenta que:

Com o término da Segunda Guerra Mundial, foi observado a necessidade de reduzir as tensões políticas e econômicas, apaziguar a atmosfera de conflito preservando a paz e aumentar o bem-estar da população mundial. Com isso, o cenário mundial se modificou. Após o Acordo de Bretton Woods, em 1944, que teve como objetivo estruturar a economia mundial no pós guerra, vinte e três países, incluindo o Brasil, formaram, em 30 de outubro de 1947, em Genebra, o Acordo Geral de Tarifas e Comércio (GATT – General Agreement on Tariffs and Trade), que tinha como objetivo regular o comércio internacional, baseado na liberdade de comércio.

Legalmente as políticas *Antidumping* estão garantidas por meio do *Acordo Antidumping*, conforme aprovado pelo Decreto Legislativo nº 30, de 15/12/94 e promulgado pelo Decreto n.º 1.355, de 30/12/94. O referido acordo deve considerar as disposições contidas no Acordo Geral sobre tarifas e comércio (GATT) de 1994 (Costa, 2024). O GATT representa a tentativa da comunidade internacional de “auferir o ganho potencial da abstenção mútua da restrição ao comércio, estabelecendo-se

um conjunto de direitos só para os países que aceitem obrigações correspondentes relacionadas com o tratamento dos outros membros” (Williamson, 1998, p. 279). Ferreira (2014, p. 163) aponta que “foram inúmeras as discussões em torno do Acordo Antidumping, e, devido aos mercados/país possuírem diferenças e complexidade no modo de interpretar o dumping, grande foi o esforço para entrar em consenso sobre o tema”.

Outro fator legal que garante a prática do *Antidumping* é o Decreto nº 8.058, de 26/07/13, que entrou em vigor a partir de outubro de 2013, e regulamenta os procedimentos administrativos relativos à investigação e à aplicação de medidas antidumping (Costa, 2024).

Art. 1º Poderão ser aplicadas medidas antidumping quando a importação de produtos objeto de dumping causar dano à indústria doméstica.
§ 1º Medidas antidumping serão aplicadas de acordo com as investigações iniciadas e conduzidas em conformidade com o disposto neste Decreto.
§ 2º Nenhum produto importado poderá estar sujeito simultaneamente a medida antidumping e a medida compensatória para neutralizar a mesma situação de dumping ou de subsídio à exportação (Brasil, 2013, s.p.).

Destarte, pode-se afirmar que no Brasil, existem três elementos a serem considerados na aplicação da legislação *Antidumping*, sendo eles: Importações a preço de *Dumping*; dano à indústria doméstica; nexos causais entre a prática de *Dumping* e o dano à indústria doméstica. “Dessa maneira somente a prática do dumping não gera a imposição da medida antidumping dentro da tabela de preço do produto específico. É necessário provar que ocorreu dano para com a indústria doméstica” (Ministério da Economia, 2022, p.24). Para o Ministério da Economia (2022, p. 86) existem dois tipos de medidas *Antidumping* adotadas pelo Brasil atualmente:

Os direitos antidumping baseiam-se na incidência de sobretaxa sobre as importações do produto a qual foram reconhecidas medidas desse caráter em valor igual ou menor à margem de dumping averiguada. Já os compromissos de preço são acordos voluntários adotados pelo produtor ou exportador estrangeiro, com intuito de rever os valores de exportação a fim de evitar a cobrança do direito antidumping.

Ainda há a Lei nº 12.546, de 14/12/11, que dispõe sobre a relação entre as investigações de defesa comercial e as regras de origem não-preferenciais, e, também, versa sobre os cálculos que devem ser adotados em importações de

produtos que se caracterizem como desleais ao mercado interno. Por fim, a Portaria SECEX Nº 171, de 9 de fevereiro de 2022, que dispõe sobre as normas referentes a investigações antidumping previstas no Decreto nº 8.058, de 26 de julho de 2013, para fins de cumprimento do Decreto n. 10.139, de 28 de novembro de 2019 (Costa, 2024).

Como visto, para que seja aberto um processo para a verificação da aplicabilidade das medidas de proteção comercial é necessário que haja a comprovação da prática de concorrência desleal (*dumping*). Atualmente, a petição que solicitou a abertura de investigação de *Dumping* nas exportações da China foi apresentada pela ANIP em nome de suas associadas Goodyear do Brasil Produtos de Borracha Ltda., Bridgestone do Brasil Ind. e Comércio Ltda. Pirelli Pneus Ltda., e a Sumitomo e a Goodyear do Brasil Produtos de Borracha Ltda. apresentaram cartas de apoio ao pleito de revisão. Para fins de início da investigação, foram apuradas as margens de Dumping absoluto e relativo para a China apresentadas no Quadro 1.

Quadro 1 - Margens de Dumping apurados para investigação contra as importações de pneus da China

Margem de Dumping - China			
Valor normal	Preço de Exportação (US\$)	Margem de Dumping Absoluto (US\$)	Margem de Dumping Relativo (US\$)
10,22	2,47	7,74	313%

Fonte: Tozzini; Freire, 2024.

A análise da probabilidade de continuação ou retomada do *Dumping* considerou o período de janeiro a dezembro de 2023. Já a análise da probabilidade de continuação ou retomada do dano considerou o período de janeiro de 2019 a dezembro de 2023. Sendo assim, foi confirmada a concorrência desleal e foi aplicada a medida de proteção que consta na Resolução GECEX nº 583, de 29 de abril de 2024. Com relação aos pneus de carga, a referida resolução esclarece que:

Os conjuntos de pneus de carga de construção radial, de aros 20", 22" e 22,5" para uso em ônibus e caminhões, montados em rodas ou acompanhados de rodas, partes ou acessórios, quando originárias da China, Coreia do Sul, Japão, Rússia e Tailândia, estão sujeitos à incidência dos direitos antidumping instituídos pelas Resoluções Gecex nº 176, de 2021, e nº 198, de 2021 (BRASIL, 2024, s. p.).

3 METODOLOGIA

De acordo com Lima e Mito (2007, p. 38) a pesquisa “é um processo onde o pesquisador tem atitudes e práticas teóricas de busca constante, onde processos intrinsecamente inacabados e permanentes são determinados”. Conforme o autor, estes estudos realizam atividades de aproximações com a realidade, uma vez que estes apresentam carga histórica e refletem posições frente à realidade. “O conhecimento, dependendo da forma pela qual se chega a essa representação significativa, pode ser, em linhas gerais, classificado em diversos tipos: mítico, ordinário, artístico, filosófico, religioso e científico” (Köche, 2011, p. 23).

Este é um trabalho que utiliza do conhecimento científico, pois “é sistematizado, logicamente, formando teorias” (Aragão; Mendes Neta, 2017, p. 16). A via de construção do conhecimento científico se dá através de procedimentos metodológicos que possibilitam a busca, análise, interpretação bem como o entendimento dos fatos e fenômenos. Estes, por sua vez, “poderão ser observados, definidos, manipulados, experimentados, controlados, recompostos e entendidos” (Aragão; Mendes Neta, 2017, p. 17).

Já que concerne ao conceito de metodologia, segundo Aragão e Mendes Neta (2017, p.10) “entende-se Metodologia como o estudo do método para se buscar determinado conhecimento”. Ainda segundo os autores, existem uma multiplicidade de métodos que tem como propósito suprir as necessidades de acordo com o assunto e o objetivo da pesquisa. Para Rodrigues (2007, p. 1) tais métodos constituem “um conjunto de abordagens, técnicas e processos utilizados pela ciência para formular e resolver problemas de aquisição objetiva do conhecimento, de uma maneira sistemática”.

Este trabalho é de natureza aplicada e, segundo Fleury e Werlang (2017, p.11), “a pesquisa aplicada está voltada para os problemas presentes nas atividades de instituições, organizações, grupos ou dos grupos sociais. Esforça-se para elaborar diagnósticos e identificar problemas, da mesma maneira que busca soluções”.

Quanto a sua abordagem, o presente trabalho trata-se de uma pesquisa dedutiva, que se constitui como um “método racionalista, que pressupõe a razão com a única forma de chegar ao conhecimento verdadeiro; utiliza uma cadeia de raciocínio descendente, da análise geral para a particular, até a conclusão” (Gil, 1994, p. 35).

No que tange aos objetivos, a pesquisa pode ser caracterizada como

exploratória já que,

(...) objetiva proporcionar maior familiaridade com um problema; envolve levantamento bibliográfico, entrevistas com pessoas que tiveram experiências práticas com o problema pesquisado e análise de exemplos; assume em geral a forma de pesquisas bibliográficas e estudos de caso (Gil, 1994, p. 47).

A pesquisa também é de cunho exploratório pois permite “uma maior familiaridade entre o pesquisador e o tema pesquisado, visto que este ainda é pouco conhecido, pouco explorado” (Galvão; Pereira, 2014, p. 187). Quanto a sua natureza, a pesquisa pode ser considerada como básica, visto que não almeja criar novos conhecimentos e sua aplicação não é imediata.

Ainda, com relação aos objetivos, pode ser também classificada como descritiva pois “objetiva descrever as características de certa população ou fenômeno, ou estabelecer relações entre variáveis; envolvem técnicas de coleta de dados padronizadas (questionário, observação); assume em geral a forma de levantamento” (Gil, 1994, p. 63). Assim, é classificada como descritiva pois foram descritos os dados históricos acerca da produção e comercialização de pneus. A pesquisa também é de cunho exploratório pois permite “uma maior familiaridade entre o pesquisador e o tema pesquisado, visto que este ainda é pouco conhecido, pouco explorado” (Galvão; Pereira, 2014, p. 187). Quanto a sua natureza, a pesquisa pode ser considerada como básica, visto que não almeja criar novos conhecimentos e sua aplicação não é imediata.

O caminho metodológico elencado para este trabalho foi a revisão sistemática de literatura. “As revisões sistemáticas são consideradas estudos secundários, que têm nos estudos primários sua fonte de dados. Entende-se por estudos primários os artigos científicos que relatam os resultados de pesquisa em primeira mão” (Galvão; Pereira, 2014, p. 183). Quanto aos procedimentos técnicos é uma pesquisa histórica, pois “permite conhecer e refletir acerca de um fenômeno, considerando basilar o domínio acerca de conceitos e hipóteses, da compreensão das relações da História com o Tempo, com a Memória ou com o Espaço” (Almeida Filho, 2016, p. 381).

A partir do problema de pesquisa deste estudo, foram elencados descritores que serviram para a coleta inicial de materiais que dão subsídio à produção textual. Como descritores foram utilizados os termos: *Antidumping*, importação de pneus. A partir de tais descritores foram coletados e catalogados materiais que serviram de

base para a pesquisa. Os instrumentos que serviram de base para a coleta de dados foram textos e artigos sobre a temática, classificados a partir de sua relevância e congruência com o tema, bem como sua atualização.

Esta pesquisa também fez uso de dados documentais, ou seja, “elaborada a partir de material que não recebeu tratamento analítico” (Gil, 1994, 89). Para analisar os dados foi utilizado Excel, no qual foram tabulados os dados, foram feitas planilhas, etc.

Trata-se assim de uma pesquisa de cunho qualitativo e quantitativo (dados), já que “considera que tudo é quantificável, o que significa traduzir opiniões e números em informações as quais serão classificadas e analisadas” (Gil, 1994, p. 92), e também, “considera que existe uma relação entre o mundo e o sujeito que não pode ser traduzida em números; a pesquisa é descritiva, o pesquisador tende a analisar seus dados indutivamente (Gil, 1994, p. 94).



4 APRESENTAÇÃO E ANÁLISE DOS RESULTADOS

Neste capítulo são apresentados os resultados através de uma exposição qualitativa e quantitativa. Os aspectos analisados são o resgate histórico chegando até os dias atuais sobre a produção e comercialização de pneus no Brasil, e, por fim, a análise dos impactos na economia das medidas *Antidumping* para o setor de pneus, com foco no produto pneu para veículos de transporte e carga de pessoas.

4.1 PRODUÇÃO E COMERCIALIZAÇÃO DE PNEUS DE CARGA: UMA ABORDAGEM ESTATÍSTICA

Como pode-se ver até aqui, o mercado de fabricação e comercialização de pneus cresceu vertiginosamente. “O faturamento bruto das indústrias pneumáticas, que era de US\$35 bilhões em 1985, já chegava a US\$92 bilhões em 2004. Isso significa que o setor quase triplicou ao longo de 20 anos” (Bachur, p. 8). Dentro deste segmento, um nicho de mercado que vem crescendo mundialmente é a produção e comercialização de pneus para veículos de carga. “O volume de pneus utilizados por caminhões em todo o mundo é verdadeiramente impressionante. A cada ano, bilhões de pneus são instalados em caminhões para suportar cargas pesadas e longas distâncias de viagem” (Pneu Express, 2024, s.p.).

O transporte de cargas rodoviário movimenta a economia nacional, sendo que este corresponde a 80% do modal logístico. Item indispensável para garantir esse transporte é o pneu. “Os pneus são itens indispensáveis à segurança do condutor de veículos, tendo sua vida útil determinada em função do tempo de uso, quilometragem rodada, condições das estradas, dentre outras” (Luz; Durante, 2013, p. 39). Destarte, a produção de pneus acontece em grande escala no país, e ainda há produtos importados oriundos majoritariamente de países asiáticos, que adentram o país com preços mais atrativos. Desta forma, o receio de que tais produtos se tornem um empecilho à produção nacional, são aplicadas políticas que dificultam a entrada destes pneus importados. Uma das políticas mais utilizadas é de *Antidumping*.

De acordo com dados do IBGE (2023), a frota brasileira de meios de transporte ultrapassa os 54,7 milhões, e destes 37 milhões são veículos de passeio e 3 milhões são ônibus e caminhões. Embora exista uma diferença considerável no número de unidades, a partir da análise do Quadro 2 é possível verificar que a produção de pneumáticos de carga é praticamente igual a de pneumáticos de passeio. Esse fato

pode ser explicado a partir da lógica de que os veículos de transporte rodam distâncias maiores em curtos períodos de tempo.

Quadro 2 - Produção nacional anual de pneus por tipo de veículo

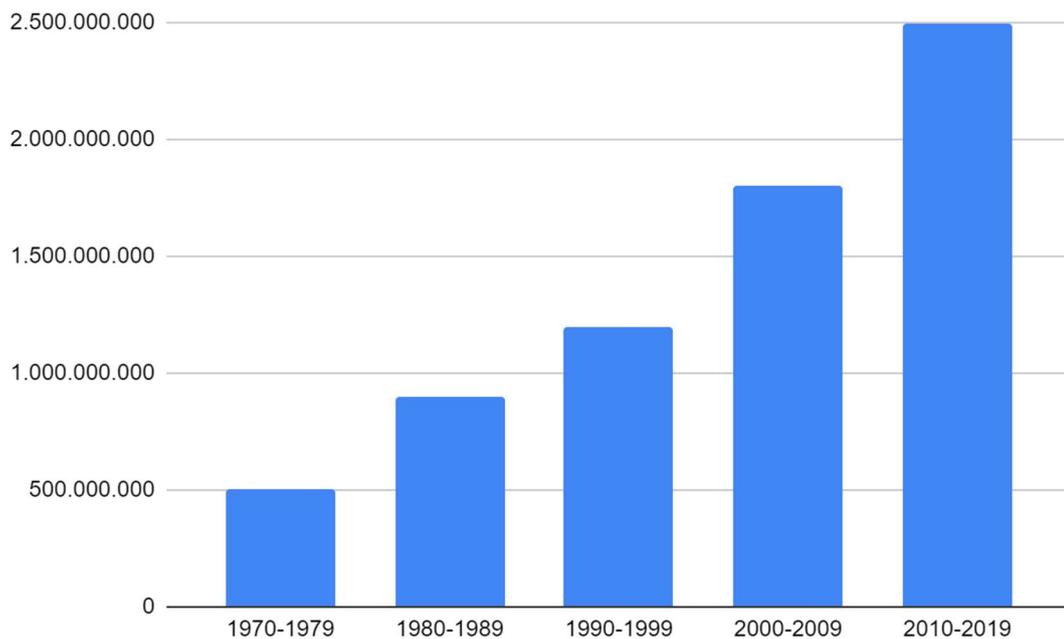
Tipo de veículo	Produção anual
Caminhão e ônibus	7,6 milhões
Automóvel	8 milhões
Motocicleta	2 milhões
Fora-de-estrada e agrícola	300 mil
Aviões	não informado

Fonte: ABR, 2011.

O crescimento na utilização de pneumáticos de carga teve uma alta considerável a partir da década de 70, com a comercialização de mais de 500 milhões de unidades no mundo. Já na década de 80 esse aumento se potencializou, e o número de unidades ultrapassou os 900 milhões. Acompanhando esse movimento, nos anos 90, os números aumentaram novamente em uma proporção significativa, e estima-se que tenham sido comercializados mais 1,2 bilhões de pneus para veículos de carga e transporte (Pneus Express, 2024, s.p.).

No início do século XX, nos anos 2000, a comercialização de pneumáticos de carga continuou seu movimento crescente, e nessa década, as vendas ultrapassaram 1,8 bilhões de pneus. Nos anos que compreendem 2010 a 2019, estima-se que tenham sido comercializadas 2,5 bilhões de unidades. A partir de 2020, embora ainda não existam números exatos, espera-se que o volume de vendas de pneus utilizados por caminhões continue a aumentar, considerando a demanda crescente (Pneus Express, 2024, s.p.). A figura 7 exemplifica o tamanho deste crescimento.

Figura 7 - Produção mundial de unidades de pneus

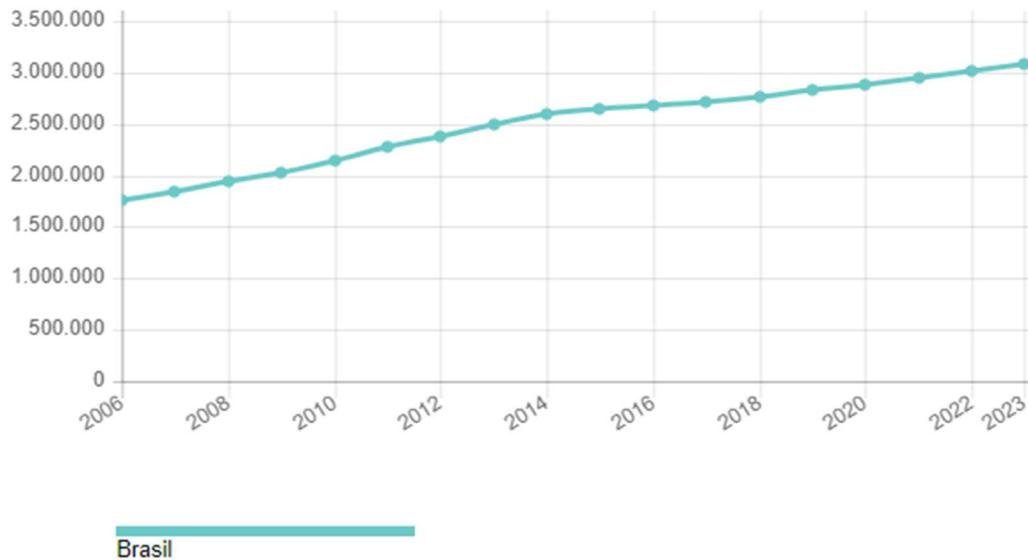


Fonte: adaptado de Pneu Express, 2024.

Percebe-se a partir da análise da Figura 7 que o aumento na produção de pneus ultrapassou os 400% em 50 anos. Hodiernamente, de acordo com o presidente na Associação Nacional da Indústria de Pneumáticos (Anip) “os fabricantes de pneumáticos têm trabalhado a todo vapor para atender a alta demanda por pneus de carga no Brasil. Isso tem sido possível porque desde 2007 as empresas investem R\$ 1 bilhão por ano no País” (Franco, 2023, s.p.). Segundo o executivo, “a produção de pneus para caminhões e ônibus cresceu 11,5% de janeiro a setembro deste ano em relação ao mesmo período do ano passado, para 6,1 milhões de unidades” (Franco, 2023, s.p.).

Além das trocas frequentes que precisam ser realizadas, há também uma grande demanda das fábricas, visto que o número de unidades desses veículos cresce exponencialmente como pode-se apreender com a análise da Figura 8. “Dos 2,21 milhões de pneus vendidos até abril deste ano, 1,60 milhão de unidades foram para o mercado de reposição e 611 mil unidades para as montadoras” (Moraes, 2024, s. p.).

Figura 8 - Frota de caminhões no Brasil

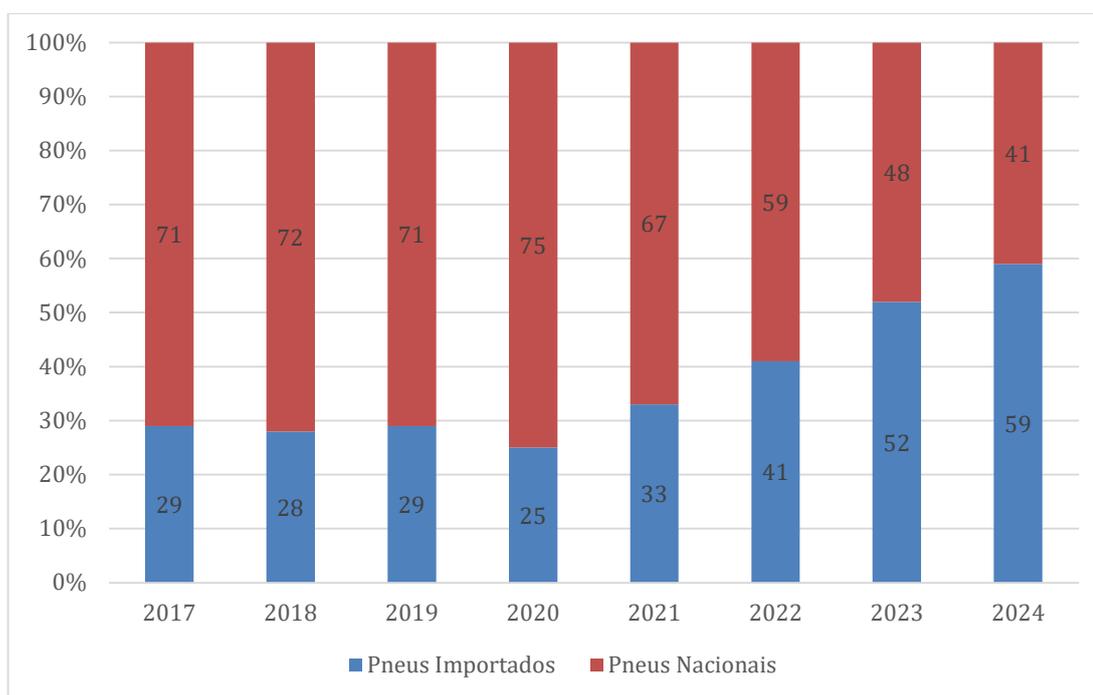


Fonte: IBGE, 2023.

Outro número que cresce é o de importações, e “essa alta não está relacionada à falta de capacidade produtiva interna, mas ao fato de que os produtos brasileiros não têm preços competitivos” (Franco, 2023, s.p.). O crescimento das importações é acompanhado de uma queda nas exportações, que teve uma retração de 14,2% em 2023, promovida pelo mesmo motivo do aumento de importações, ou seja, a dificuldade de tornar competitivo financeiramente o produto brasileiro.

De acordo com Pedrozo (2024) a comercialização de pneus asiáticos cresceu vertiginosamente nos últimos sete anos. Em 2017, os pneus automotivos e de carga advindos da Ásia representavam 29% das vendas. Dados atualizados até a metade de 2024, demonstram que hoje estes pneus correspondem a 59% do total de pneus comercializados. Esse crescimento fez emergir um alerta na indústria nacional, que apoiada pelo governo federal já vem inserindo uma série de medidas a fim de barrar essa entrada em larga escala dos pneus importados no Brasil. A Figura 9 a seguir exemplifica esse crescimento ao longo dos anos.

Figura 9 - Relação de pneus nacionais e importados comercializados no Brasil



Fonte: Pedrozo, 2024.

Como pode-se perceber a partir da Figura 9, em 2017, a variação de comercialização de pneus de nacionais e importados era predominante favorável ao produto nacional. Ao longo dos próximos sete anos o pneu importado foi galgando cada vez mais espaço no mercado, e até a metade do ano de 2024 já supera os pneus nacionais.

Todavia, com a aplicação da medida *Antidumping* a partir de 2024, várias fábricas brasileiras têm sentido um aumento na demanda já nos primeiros meses do ano. “A Dunlop está focada em ampliar a produção de pneus de carga até o fim desta década. A quantidade de pneus fornecidos para caminhões já avançou 50% de outubro do ano passado até o momento, de 1 mil para 1,5 mil unidades por dia” (Pedrozo, 2024, s.p.).

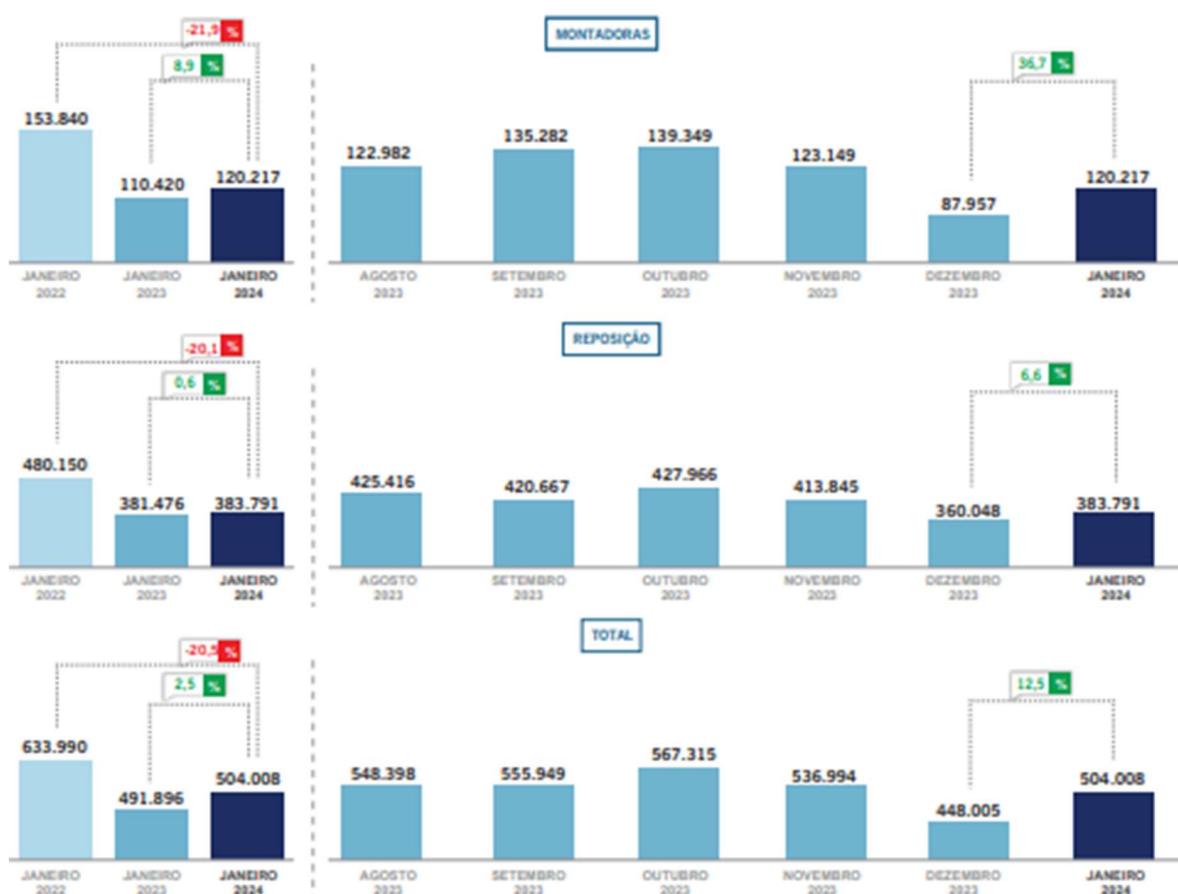
O ano de 2024 vem apresentando até o momento um crescimento importante na comercialização de pneus de carga. Dados na Anip (2024) demonstram um aumento significativo nas vendas, apontando que:

Em janeiro foram vendidos 504.008 pneus de carga. Esse número representa alta de 12,5% nas vendas totais do segmento quando comparadas com o mês anterior. As vendas de pneus para montadoras subiram 36,7% enquanto as vendas para reposição cresceram 6,6% em janeiro. Na comparação com janeiro 2023, foi registrado aumento de 2,5% nas vendas totais de pneus de

carga, com alta de 8,9% nas vendas para montadoras e elevação de 0,6% nas vendas para reposição. Em relação a janeiro de 2022, houve queda de 20,5% nas vendas totais, resultado da baixa de 21,9% nos números para montadoras e recuo de 20,1% em reposição. No acumulado do ano, as vendas totais do segmento aumentaram 2,5%, sendo 8,9% nas vendas para montadoras e 0,6% no mercado de reposição (ANIP, 2024, s.p.).

A figura a seguir retrata esse crescimento e apresenta um comparativo mensal dos últimos três anos na comercialização de pneus para veículos de cargas no Brasil. A Figura 10 apresenta a variação mensal, já a Figura 11 aborda o acumulado do ano.

Figura 10 - Vendas de pneus de carga no Brasil - variação mensal considerando o primeiro trimestre (2022-2024)

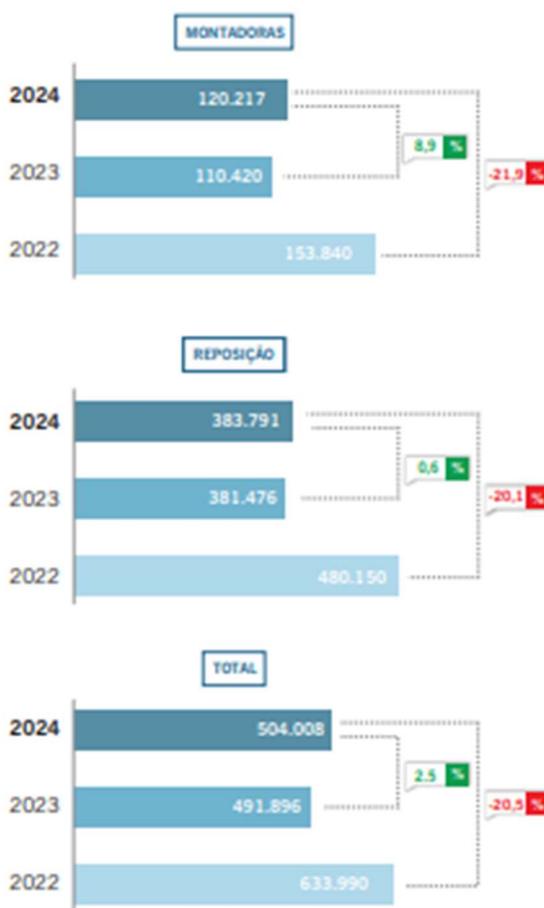


Fonte: ANIP, 2024.

A partir da análise da Figura 10, pode-se perceber que o ano de 2024 tem apresentado uma variação mensal nas vendas durante o primeiro trimestre ainda bem abaixo de 2022, ficando 20,5% abaixo, mas já supera o ano de 2023, através de um

aumento de 2,5%. Vale ressaltar que o ano de 2023 foi marcado por uma crise no setor de pneumáticos de carga. A Figura 11, apresentada a seguir, retrata o acumulado de vendas de pneus de carga considerando o primeiro trimestre dos três últimos anos (2022, 2023 e 2024).

Figura 11 - Vendas de pneus de carga no Brasil - Acumulado do ano considerando o primeiro trimestre de 2022 a 2024



Fonte: ANIP, 2024.

Conforme pode ser observado na Figura 11, mais uma vez é possível perceber que houve uma queda considerável no ano de 2023 em comparação ao ano de 2022. O ano de 2024 inicia o trimestre de forma positiva com relação ao ano de 2023, todavia ainda está distante de alcançar números expressivos, considerando o ano de 2022. No primeiro trimestre, houve um aumento no número geral de unidades comercializadas de 2,5% com relação ao ano anterior, mas ainda é 20,5% menor que o ano de 2022.

Já no que tange à comparação de valores entre importações e exportações, a balança comercial do setor de pneus apresentou um déficit de -\$93.424.945 no acumulado do ano, tal resultado representa uma ampliação do déficit considerando o mesmo período de 2023 em que a balança comercial do setor apresentava déficit de -\$54.221.464, e maior do que o déficit registrado em 2022 de -\$18.533.282. “Em termos unitários, o acumulado do ano de 2024 registrou déficit de -4.279.984 unidades, frente ao déficit de -2.787.923 unidades no mesmo período em 2023 e déficit de -1.406.552 unidades em 2022” (Anip, 2024, s.p.). A Figura 12 apresenta estes dados em dólares e em unidades.

Figura 12 - Balança Comercial – Dólares considerando o primeiro trimestre de 2022 a 2024



Fonte: Anip, 2024.

Conforme a Figura 12, a balança comercial do setor de pneumáticos apresentou um salto considerável no primeiro trimestre entre os anos de 2022 e 2023, com o aumento de 65,5% de importação de pneumáticos. No período que corresponde ao primeiro trimestre de 2024, novamente há um aumento de 22,1% com relação ao ano anterior. Já as exportações tiveram um aumento no ano de 2023, em comparação ao primeiro trimestre de 2022, mas apresenta uma queda de 8,1% no primeiro trimestre de 2024 com relação ao mesmo período do ano anterior.

De acordo com Bueno (2024, s. p.) “a Balança Comercial de pneus é favorável, com saldo de US\$127,5 milhões. Em quantidade, porém, o Brasil importou mais do que vendeu para o exterior. Isso só acontece porque o país envia produtos com maior valor agregado ao exterior”. Os referidos dados estão apresentados na Figura 13.

Figura 13 - Balança Comercial - Unidades considerando o primeiro trimestre de 2022 a 2024



Fonte: Anip, 2024.

De acordo com a Figura 13, no que tange ao número de unidades, a balança comercial apontou um aumento extremo nas importações no primeiro trimestre entre os anos de 2022 e 2023, quando esse aumento chegou a atingir 102%. Com relação ao mesmo período do ano, entre os anos de 2023 a 2024, houve novamente um aumento de 40,3%. Outrossim, as exportações tiveram um déficit representado pela queda de 23,3% entre nos anos de 2022 a 2023, e de 0,9% entre os anos de 2023 a 2024, considerando o primeiro trimestre em ambos os casos.

Com relação às exportações, o principal mercado consumidor do pneu brasileiro são os Estados Unidos, seguido da Argentina e do México. O Quadro 3, apresentado a seguir, demonstra as exportações realizadas pelo Brasil, tendo como ano base 2019.

Quadro 3 - Exportações de pneus brasileiros - Ano base 2019

País	Valor em dólares
Estados Unidos	409 milhões
Argentina	255 milhões
México	109 milhões
Colômbia	72,8 milhões
Chile	36,6 milhões
Paraguai	31,9 milhões
Peru	22,7 milhões
Austrália	21 milhões
Alemanha	18,1 milhões
Uruguai	17,7 milhões

Fonte: Bueno, 2024.

A análise do Quadro 3 permite apreender que o principal destino, em 2019, dos pneus brasileiros, foram os Estados Unidos, representando cerca de 33%, gerando uma receita de US\$ 409 milhões. Em seguida tem-se a Argentina, correspondendo a 21% das exportações de pneus. A maioria dos outros países que aparecem na lista são países da América Latina, como México, Colômbia, Chile, entre outros.

Destarte, percebe-se através dos dados expostos até o momento, que o ano de 2023 foi crucial para a crise nacional do setor de produção e comercialização de

pneus. Ainda considerando avaliações iniciais, o primeiro trimestre de 2024 já aponta um esboço de recuperação para o setor.

Pode-se perceber que o ano de 2024 está sendo positivo para as indústrias brasileiras, fato que talvez possa ser um reflexo da política *Antidumping*. Todavia, o custo do frete rodoviário e das passagens teve um aumento devido a essa medida. Várias federações manifestaram sua insatisfação com o aumento das taxas de importação para pneumáticos de carga, considerando que tal medida vai atingir diretamente os consumidores finais e usuários do transporte rodoviário de passageiros (SETCESC, 2024).

4.2 O SETOR DE IMPORTAÇÃO DE PNEUS E OS POSSÍVEIS DESDOBRAMENTOS DAS MEDIDAS ANTIDUMPING NO BRASIL

As medidas que versam sobre medidas de defesa comercial constituem um tema de relevância para os interesses brasileiros. Desde o início do processo de abertura de seu mercado, ocorrido durante o governo Collor, em 1990, os produtos brasileiros não apenas foram frequentemente atingidos por medidas de defesa comercial, como também o país acabou se tornando um grande usuário das mesmas (Munhoz, 2007).

Atualmente, há um movimento de intervenção feito pelo Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC) na tentativa de interromper importações que não estavam em consonância com os princípios éticos da concorrência. “Medidas antidumping, como as implementadas pelo Brasil, afetam significativamente as importações de pneus, buscando proteger a indústria doméstica contra práticas comerciais desleais” (Costa, 2024, s. p.).

Ao longo do ano de 2023, pneus de carga importados foram comercializados no Brasil com um custo médio de US\$ 2,90 o quilo. No mercado internacional, o mesmo item foi comercializado por US\$ 4,20. Isto significa que o produto ingressou no país com preço até 69% menor. Em mercados de referência como os Estados Unidos, México e França, o mesmo pneu chega ser comercializado a até US\$ 4,50 (AutoData, 2024).

Todavia, a aplicação da política *Antidumping* no setor de pneumáticos tem levantado muitos questionamentos acerca de seus efeitos na economia nacional. “Essa ação, além de destacar a importância da fiscalização e aplicação rigorosa das leis comerciais, também suscita uma análise mais aprofundada sobre os impactos

econômicos e comerciais dessas medidas sobre as importações de pneus” (Costa, 2024, s.p.).

No caso específico do mercado de pneus, essas medidas visam nivelar o campo de jogo, impedindo que produtos importados sejam vendidos a preços artificialmente baixos, o que poderia prejudicar a competitividade e viabilidade econômica dos fabricantes nacionais (Costa, 2024, s.p.).

As medidas *Antidumping* são frequentemente criticadas quanto a sua eficácia, pois existem muitas formas de burlar tais medidas, e os importadores continuam trazendo produtos estrangeiros com preço muito abaixo do preço de mercado. Neste sentido, que MDIC atua atrás de uma fiscalização mais rigorosa que impeça essas importações e garanta o cumprimento das leis (Costa, 2024).

Todavia, o uso de tais medidas precisa ser ponderado e deve ser considerado o fato de que,

(...) é possível que tal instrumento ao invés de proteger uma indústria dos danos oriundos de importações a preço de dumping possa estar funcionando como barreira à entrada para novos competidores (as importações) nos mercados nacionais favorecendo indústrias já competitivas e restringindo a competição no mercado doméstico, podendo causar um efeito contrário do que se pretendia, pois ao invés de permitir a recuperação da indústria doméstica, fortalecendo a competição estaria havendo o impedimento de um novo concorrente no mercado favorecendo-se o ente nacional (Cruz, 2014, p. 74).

Assim, “ao analisar os efeitos das medidas *antidumping* sobre as importações de pneus, é importante considerar tanto os impactos positivos quanto os negativos” (Costa, 2024, s.p.). Se por um lado tais medidas buscam a garantia da preservação de empregos, por outro lado, reduz a oferta de produtos e aumenta o custo do produto. Diante deste cenário, cabe pensar nos desdobramentos que a aplicação de regras comerciais mais severas podem ter futuramente.

Um cenário futuro possível é o aumento da sofisticação das práticas de evasão de sobretaxas. Diante da intensificação das medidas de fiscalização, é provável que os importadores recorram a métodos mais elaborados para evitar as restrições comerciais. Isso pode incluir a manipulação das cadeias de suprimentos, a utilização de intermediários em países terceiros e a adoção de estratégias de ocultação da verdadeira origem dos produtos (Costa, 2024, s.p.).

Desse modo, percebe-se que a prática do *Antidumping* tem tendências de ser cada vez mais utilizada. Todavia é preciso olhar para o contexto e não somente para

um setor isolado. Considerar apenas os interesses de uma parte é pôr em risco os interesses de um todo (Cruz , 2014).

Considerando o fato de que 75% do transporte de carga no Brasil é feito através do modal rodoviário, e que o pneu é o segundo custo que mais implica na valoração do frete, a medida *Antidumping* adotada pelo país na tentativa de diminuir a importação de pneumáticos para garantir o escoamento da produção nacional tem sido alvo de debates. É importante analisar de que forma o aumento do custo de pneus vai implicar no aumento do preço final dos produtos transportados por esse modal logístico (Cruz, 2024).

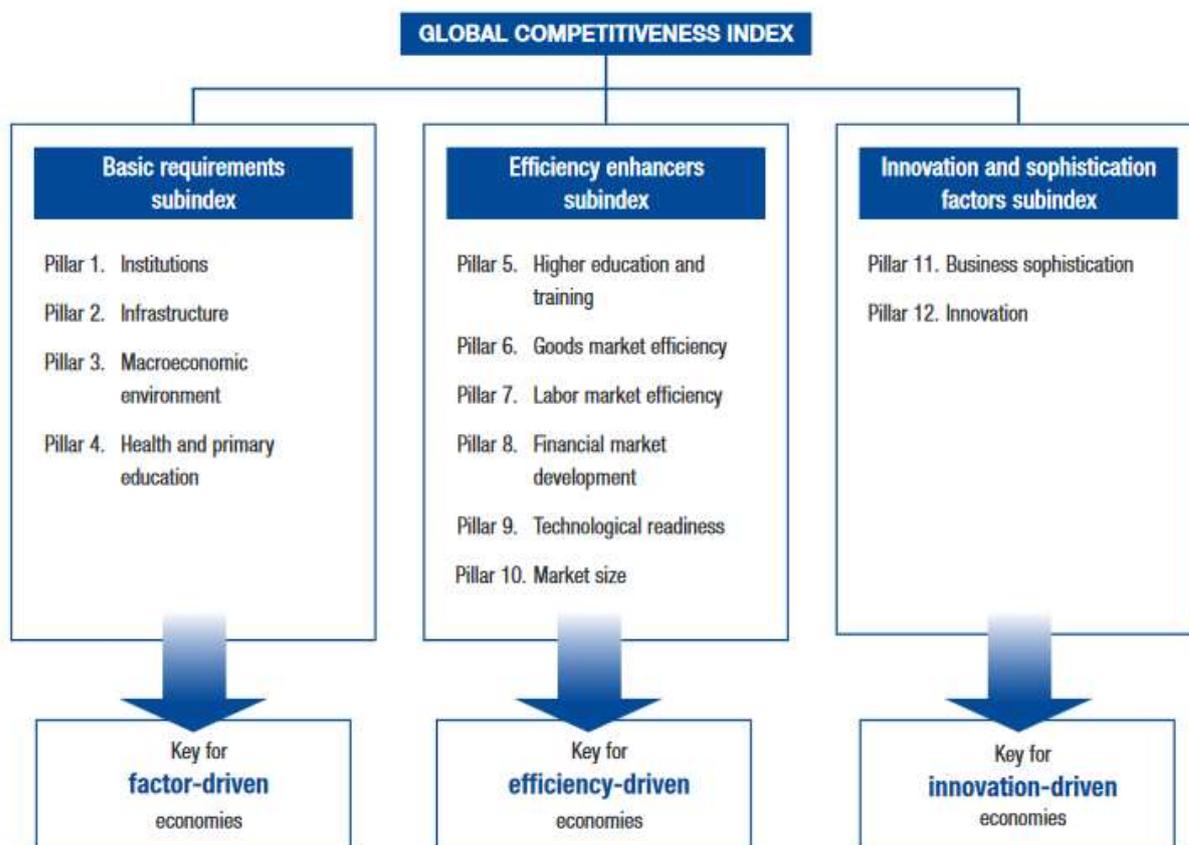
As medidas *Antidumping* visam garantir uma concorrência mais leal, todavia o Brasil ainda precisa evoluir muito tecnologicamente nesse setor para que possa ofertar pneus de qualidade a um preço mais baixo, como fazem países como Hong Kong (Benevides, 2023).

O Brasil tem demonstrado ao longo dos anos uma queda considerável no Índice de Competitividade Global¹. Para se ter uma ideia dessa queda, em 2023 o país ocupava o 51º, e atualmente, segundo o último levantamento realizado em 2023 ocupa a 60ª posição (Benevides, 2023).

Tal índice considera alguns aspectos entre eles: i) Requisitos básicos: instituições, infraestrutura, macroeconomia, saúde e educação; ii) Potenciadores da eficiência: educação superior e treinamento, eficiência mercado de bens, eficiência do mercado de trabalho, mercado financeiro, prontidão tecnológica e tamanho de mercado; e iii) Fatores de Inovação e sofisticação: sofisticação de negócios e inovação (Benevides, 2023). A seguir a Figura 14 ilustra em forma de organograma os aspectos supracitados.

¹ A ideia do índice de Competitividade é combinar indicadores de economia, infraestrutura, sociais, de inovação, entre outros, traçar um panorama do potencial de crescimento do país (Brasil, 2022, s.p.).

Figura 14 - Aspectos considerados para a avaliação do Índice de Competitividade Global



Fonte: The Global Competitiveness Report (2017).

Na América Latina países como Chile, Peru e Colômbia estão em melhores posições que o Brasil. “Os países latino-americanos se encontram estagnados em baixas posições, enquanto o leste asiático tem apresentado forte ascensão há alguns anos” (Benevides, 2023).

O ranking de competitividade digital reforça a importância de um maior envolvimento da esfera pública e privada na agenda de construção de uma nação digital, pela complexidade e necessidade de atuação em cooperação para superação de desafios (Benevides, 2023, s.p.).

Destarte, percebe-se que na tentativa de proteger a indústria local, a aplicação de tais medidas vai trazer consigo um aumento considerável dos pneus, e esse movimento pode ser visto como irracional. Em um país quase dependente do transporte rodoviário, aumentar o custo de um dos principais elementos considerados na precificação do frete, pode ser uma medida injusta e precipitada.

Ademais, a aplicação de medidas que diminuam a importação de pneus pode trazer desdobramentos em outros setores, como é o caso dos produtores brasileiros de borracha. De acordo com Walendorff (2024) o aumento das importações de pneus que ocorreu entre os anos de 2017 a 2023, trouxe consigo uma crise para o setor de produção de borracha natural. De acordo com o autor, “Produtores têm abandonado seringais e, em alguns casos, até arrancado as árvores para abrir espaço para outras culturas, como a cana-de-açúcar em São Paulo”. No ano de 2023 a produção nacional de borracha natural teve uma queda de 20%.

No ano de 2024, até o mês de setembro, várias indústrias do segmento de fabricação de pneus têm diminuído o número de funcionários em decorrência da queda na produção. De acordo com o presidente do Sindborracha, Josué Pereira, “os desligamentos são em razão da alta da importação de pneus asiáticos no Brasil, o que impacta diretamente na queda da produção da fábrica, e, conseqüentemente, na demissão de trabalhadores” (BrainMarketing, 2024, s. p.).

Destarte, fica evidente que o aumento no número de importações de pneus afeta não somente o setor de pneus em específico, mas traz consigo uma série de desdobramentos em outros setores do comércio e da indústria nacional, e que, tal impacto pode trazer resultados bastante negativos a longo prazo. Por outro lado, tem-se o aumento no custo do frete, por conta do aumento no custo dos pneus. Outrossim, é necessário olhar de forma geral para obter um equilíbrio.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Como desenvolvido ao longo deste trabalho de pesquisa, *Dumping* é um termo que é utilizado há bastante tempo no cenário econômico mundial. A partir do estudo foi possível perceber que muitos são os significados atribuídos a ele, e o objetivo desta pesquisa foi descrever o impacto das práticas *Antidumping* no mercado nacional de produção e comercialização de pneus a partir da análise das importações e exportações.

Para alcançar este objetivo geral, foram desenvolvidos sete objetivos específicos. O primeiro era a contextualização histórica da produção de pneus no Brasil, onde foi possível identificar que o país é um importante produtor de pneumáticos, e que todos os grandes fabricantes mundiais possuem fábricas alocadas no Brasil. Todavia, mesmo assim, essa expressividade no mercado mundial não garante a hegemonia na comercialização nacional, e as importações de pneus advindos sobretudo da Ásia tem conquistado cada vez mais espaço no mercado nacional em virtude do preço.

Destarte, buscou-se compreender de que forma a legislação pode atuar a partir dessa percepção de uma concorrência desleal. Foi possível apreender que a prática de *Dumping* não se caracteriza como concorrência desleal, mas que ela pode ser prejudicial para a economia de um país. Assim, existem práticas que visam paralisar o *Dumping*, tais práticas são as conhecidas medidas *Antidumping*.

A fim de uma análise mais criteriosa, foi realizado um estudo e a apresentação de dados sobre o consumo nacional de pneus, considerando as exportações e importações, com o intuito de compreender quais as repercussões da política *Antidumping* na formação de preços.

A partir dessa apresentação, foi possível compreender os possíveis desdobramentos e impactos da política *Antidumping* na economia nacional, considerando o impacto principalmente nos pneus para veículos de carga e transporte. Pode-se perceber que as medidas ainda são muito recentes e que no momento é possível sugerir hipoteticamente impactos na economia nacional. É preciso considerar se o aumento dos pneus será menos prejudicial que o fechamento de grandes fábricas.

Ainda é possível afirmar que por meio do referencial teórico foi possível contextualizar, historicamente, a produção e comercialização de pneus, e o

surgimento do conceito de *Dumping* e *Antidumping*.

Ademais, pode-se pensar que medidas *Antidumping* visam evitar e condenar possíveis práticas de concorrência desleal, e visam a proteção do mercado e das indústrias domésticas. Todavia é preciso pensar nos impactos que o aumento do custo de pneus vai trazer para a economia nacional, visto que, 75% do transporte nacional é feito através do modal rodoviário.

Destarte, verificou-se que práticas de *Dumping* podem ser prejudiciais ao desenvolvimento da economia doméstica, a partir da entrada de produtos internacionais com preços muito abaixo dos nacionais, e que assim, podem ameaçar concorrencialmente as empresas nacionais. Na tentativa de barrar essas práticas desleais, vários países tomaram uma série de medidas que ficaram conhecidas como *Antidumping* e no Brasil não foi diferente.

Atualmente existem no país uma série de medidas e 15 legislações que visam a proteção da economia nacional, a fim de se proteger de quaisquer eventuais acontecimentos que venham a demonstrar ocorrência do *Dumping*. Tais medidas são pensadas de maneira legítima, com a finalidade de proteção aos setores que possuem maior probabilidade de sofrer com o *Dumping*.

No que tange ao setor de pneumáticos, o governo federal aplicou medidas *Antidumping* a partir do ano de 2024, considerando o fato de as importações, sobretudo de pneus advindo de países asiáticos tem crescido vertiginosamente nos últimos anos, e tal movimento tem ameaçado as indústrias nacionais. É preciso considerar que além das importações, o setor de pneumáticos já vem de uma crise provocada pela queda nos números de unidades comercializadas nos anos de 2022 e 2023. Todavia, o primeiro semestre de 2024 já apresenta esboços de uma melhora econômica para este setor.

Destarte, os efeitos das medidas *Antidumping* ainda não podem ser avaliados com clareza, visto que a aplicação da medida é recente. Até o momento, podem ser feitas projeções de aumento no custo de frete rodoviário, o que pode impactar a economia nacional como um todo. Todavia, o fechamento de fábricas e o aumento do desemprego também podem ser tão prejudiciais quanto o aumento do custo do frete.

Sendo assim, este trabalho dedicou-se à exploração das questões levantadas para a problemática apresentada, mas apresenta uma inconclusão no que tange aos impactos das medidas *Antidumping*, em virtude de estas ainda serem muito recentes. Destarte, sugere-se que esta pesquisa abre espaço para uma nova discussão sobre

a temática que possa considerar os impactos a médio e longo prazo, passado um tempo mais longo da aplicação das medidas *Antidumping*.

REFERÊNCIAS

ABIDIP. **Pneu importado tem a mesma durabilidade do similar nacional**. 2021. Disponível em: <https://abidip.com.br/noticias-associados/pneu-importado-tem-mesma-durabilidade-do-similar-nacional/>. Acesso em: 10 set 2024.

ABR - Associação Brasileira de Recapagem. **Produção anual de pneus por segmento**. 2011. Disponível em: https://abr.org.br/Revistas/revista_63.html. Acesso em 11 jun 2024.

ACHEI PNEUS. **Pneus importados valem a pena? Saiba tudo sobre esse tipo de pneu**. 2023. Disponível em: <https://www.blog.acheipneus.com.br/post/pneus-importados>. Acesso em: 07 maio 2024.

ACHEI PNEUS. **Como é feito um pneu**. 2024. Disponível em: <https://www.blog.acheipneus.com.br/post/como-e-feito-um-pneu-conheca-o-processo-de-fabricacao>. Acesso em: 26 set 2024.

A.L.A.P.A. **Manual de normas técnicas 2019, 2020 e 2021**. 2022. Disponível em: https://alapa.org.br/wp-content/uploads/2021/06/ManualALAPA_web2021.pdf. Acesso em 17 out 2024.

ANIP - Associação Nacional da Indústria de Pneumáticos. **Institucional**. 2024. Disponível em: <https://www.anip.org.br/institucional/>. Acesso em: 03 jun 2024.

AQUINO, R. **As marcas de pneus mais vendidas em 2023**. 2024. Disponível em: <https://www.fullpneus.com.br/as-marcas-de-pneus-mais-vendidas-em-2023>. Acesso em: 04 set 2024.

ARAGÃO, J. W. MENDES.; NETA, M. A. H. M. **Metodologia Científica**. Salvador, 2017. Disponível em: https://biblioteca.unisced.edu.mz/bitstream/123456789/1531/1/eBook_Metodologia_Cientifica. Acesso em 26 set 2024.

AUTODATA. **Estudo da Anip aponta que pneu entra com preço de até 69% menor no Brasil**. 2024. Disponível em: <https://www.autodata.com.br/noticias/2024/08/12/estudo-da-anip-aponta-que-pneu-entra-com-preco-ate-69-menor-no-brasil/76153/>. Acesso em 02 out 2024.

BACHUR, R. C. **O processo de decisão de compras de pneus: Um estudo com o consumidor doméstico no Rio de Janeiro**. 2015. Trabalho de Conclusão de Curso. Disponível em: <https://www.maxwell.vrac.puc-rio.br/29451/29451.PDF>. Acesso em 10 set 2024.

BARRAL, W. **Dumping e comércio internacional: a regulamentação antidumping após a Rodada Uruguai**. Rio de Janeiro: Forense, 2000.

BRAINMARKET. **Alta importação de pneus asiáticos provoca demissões na Continental em Camaçari**. 2024. Disponível em:

<https://www.brainmarket.com.br/2024/09/17/alta-importacao-de-pneus-asiaticos-provoca-demissoes-na-continental-em-camacari-2/>. Acesso em 17 out 2024.

BRASIL. **Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT. Gráficos e Estatísticas**. 2023. Disponível em: <https://portal.antt.gov.br/graficos-e-estatisticas>. Acesso em: 05 abril 2024.

BRASIL. **Resolução GECEX nº 583 de 29 de abril de 2024**. 2024. Disponível em: <https://www.gov.br/mdic/pt-br/assuntos/comercio-exterior/defesa-comercial-e-interesse-publico/medidas-em-vigor/medidas-em-vigor/pneus-de-carga-china>. Acesso em 17 out 2024.

BRITO, V. M.. **Antidumping e protecionismo**. Curitiba, 2011. Disponível em: <https://acervodigital.ufpr.br/bitstream/handle/1884/49171/M1489.pdf?>. Acesso em 26 set 2024.

BROGINI, G. Medidas de Salvaguarda. In: BARRAL, Welber (Org). **O Brasil e a OMC**. 2 ed. Curitiba: Juruá, 2002. p. 233-249.

BUENO, S. **Exportações de pneus: entenda os dados**. 2024. Disponível em: <https://www.fazcomex.com.br/comex/exportacoes-de-pneus-saiba-mais-sobre/>. Acesso em 17 out 2024.

CATALAN, F. C. M. **As medidas Antidumping e sua eficácia**. Dissertação. 2005. Disponível em: <https://repositorio.ufba.br/bitstream/ri/8998/1/666666.pdf>. Acesso em 02 out 2024.

CHEREM, G. S.. Subsídios. In: BARRAL, W. (Org.) **O Brasil e a OMC**. 2. ed. Curitiba: Juruá, 2004.

COPBOR. **A história e a origem da roda: Um passo para o mundo automotivo**. 2022. Disponível em: <https://copbor.com.br/2022/10/28/a-historia-e-origem-da-roda-um-passo-para-o-mundo-automotivo/#:~:text=O%20vest%20C3%ADgio%20mais%20antigo%20do,lados%20de%20uma%20t%C3%A1bua%20central>. Acesso em 17 out 2024.

CORDOVIL, L. A. G. **O interesse público no Antidumping**. Dissertação, 2009. Disponível em: <https://teses.usp.br/teses/disponiveis/2/2133/tde-20102011-131305/pt-br.php>. Acesso em 26 set 2024.

COSTA, L. M. Subsídios e Salvaguardas. In: AMARAL JÚNIOR, A. (Coord). **OMC e o comércio internacional**. São Paulo: Aduaneiras, 2002.

CROPLIFE. **Tudo sobre o látex: da seringueira até a borracha natural**. 2023. Disponível em: <https://croplifebrasil.org/noticias/fonte-de-latex-a-seringueira-e-uma-planta-de-alto-valor-para-a-industria/#:~:text=Isso%20fez%20da%20Tail%C3%A2ndia%20o,%2C%20de%20longe%2C%20a%20China>. Acesso em 26 set 2024.

FAGUNDES, J.; KANCZUK, F. **Preços predatórios: testes e avanços recentes**.

Revista do IBRAC, São Paulo, v. 13, n. 2, p. 37, 2006. Disponível em: https://bdjur.stj.jus.br/jspui/bitstream/2011/167657/preco_predatorio_cade_bussmann.pdf. Acesso em: 26 set 2024.

FERREIRA, J. G.. **As ações antidumping no Brasil e seus efeitos nas importações**. Brasília, 2014. Disponível em: https://repositorio.unb.br/bitstream/10482/16556/1/2014_JurandirGon%C3%A7alvesFerreira.pdf. Acesso em 26 set 2024.

FLEURY, M. T. L.; WERLANG, S. R. C. **Pesquisa aplicada: conceitos e abordagens**. Anuário de Pesquisa GVPesquisa, 2016. Disponível em: <https://periodicos.fgv.br/apgvpesquisa/article/view/72796>. Acesso em: 26 set 2024.

FRANCO, C. **Fabricantes de pneus de carga investem cerca de R\$ 1 bi por ano no Brasil**: Anip assegura que indústria nacional é auto suficiente, produção cresceu 11,5%. 2023. Disponível em: <https://automotivebusiness.com.br/pt/posts/noticias/fabricantes-de-pneus-de-carga-investem-r-1-bi-por-ano-no-brasil/>. Acesso em: 16 abril 2024.

GALVÃO, T. F.; PEREIRA, M. G. Revisões Sistemáticas de Literatura: passos para a sua elaboração. **Epidemiol. Serv. Saúde**, v.23 n.1 Brasília mar. 2014. Disponível em: http://scielo.iec.gov.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1679-49742014000100018. Acesso em: 03 jun 2024.

GIL, A.C. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 4 ed. São Paulo: Atlas, 1994.

GERALDELLO, C S. **Antidumping na OMC. In: Medidas antidumping e política doméstica: o caso da citricultura estadunidense** [online]. São Paulo: Editora UNESP; São Paulo: Cultura Acadêmica, 2015, pp. 43-84. Disponível em: <https://books.scielo.org/id/75wgp/pdf/geraldello-9788579836657-03.pdf>. Acesso em: 03 jun 2024.

GOODYEAR DO BRASIL. Edição Especial 50 anos. **Revista Goodyear**, São Paulo, p.10- 11,1989.

GONZALEZ, L. O. **Dumping e antidumping: Uma revisão da literatura**. Monografia. Brasília, 2013. Disponível em: https://bdm.unb.br/bitstream/10483/6716/1/2013_LeandroOliveiraGonzalez.pdf. Acesso em 26 set 2024.

GUEDES, J. M. M. M. e PINHEIRO, S. M. **Antidumping, subsídios e medidas compensatórias**. 3. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2002.

HAGUENAUER, L. **Competitividade - conceitos e medidas: uma resenha da bibliografia recente com ênfase no caso brasileiro**. Texto para discussão no. 211. Rio de Janeiro, UFRJ – IEI, 1989. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/rec/a/CTMtRWD8G5cSSpjMF6sVhyD/>. Acesso em 02 out 2024.

IBGE. **Frota de veículos no Brasil**. 2023. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pesquisa/22/28120?ano=2018&tipo=grafico&indicador=28123>. Acesso em 10 set 2024.

INFOPNEUS. **História do Pneu**. Disponível em: <http://www.infopneus.com.br/historia-do-pneu/>. Acesso em: 03 set 2024.

KANNEBLEY JUNIOR, S.; OLIVEIRA, G. A. S.; REMÉDIO, R. R. Política *Antidumping* no Brasil: Determinantes e seus efeitos para a concorrência. **Planejamento e Políticas Públicas**, n. 60, out/dez 2021, p. 129-165. Disponível em: https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/11819/1/ppp_n60_Artigo5_politica_antidumping_no_brasil.pdf. Acesso em 16 ago 2024.

KÖCHE, J. C. **Fundamentos de metodologia científica: teoria da ciência e iniciação à pesquisa**. Editora Vozes. Petrópolis, 2011.

LIMA, T.C.S de; MIOTO, R.C.T. Procedimentos metodológicos na construção do conhecimento científico: a pesquisa bibliográfica. **Katál**, Florianópolis, v.10, spe, 2007. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/rk/a/HSF5Ns7dkTNjQVpRyvhc8RR/abstract/?lang=pt>. Acesso em 26 set 2024.

LOGCOMEX. **Importação de pneus: como importar, principais regras e estatísticas**. 2023. Disponível em: <https://blog.logcomex.com/importacao-de-pneus/#:~:text=Para%20a%20importa%C3%A7%C3%A3o%20de%20pneus,dispon%C3%ADvel%20no%20portal%20da%20institu%C3%A7%C3%A3o>. Acesso em 05 abril 2024.

LOYOLA, A. **Setor de transporte rejeita medidas antidumping para pneus importados**. 2024. Disponível em: <https://monitormercantil.com.br/setor-de-transporte-rejeita-medidas-antidumping-para-pneus-importados/>. Acesso em: 25 abril 2024.

MARQUES, Frederico do Valle Magalhães. O “Dumping” na Organização Mundial do Comércio e no Direito Brasileiro – Decreto 1.602/65. In: CASELLA, Paulo Borba e MERCADANTE, Araminta de Azevedo (Coord). **Guerra comercial ou integração mundial pelo comércio? A OMC e o Brasil**. São Paulo: Ltr, 1998.

MINISTÉRIO DA ECONOMIA, et al. **Investigações Antidumping**. 2022. Disponível em: <https://www.gov.br/produtividade-e-comercio-exterior/pt-br/assuntos/comercio-exterior/defesa-comercial-e-interesse-publico/guia>. Acesso em 26 set 2024

MORAES, S. **Venda de pneus de carga crescem no quadrimestre**. 2024. Disponível em: <https://transportemoderno.com.br/2024/05/27/vendas-de-pneus-de-carga-crescem-no-quadrimestre/>. Acesso em 10 set 2024.

MORDOR INTELLIGENCE. **Tamanho do mercado de pneus automotivos e análise de participação - tendências e previsões de crescimento (2024-2029)**. Disponível em: <https://www.mordorintelligence.com/pt/industry-reports/automotive-tires-market>. Acesso em 03 set 2024.

MUNHOZ, C. P. B. Defesa comercial: Medidas Compensatórias e de Salvaguarda na Rodada Doha. **Revista Paradigma**, n. 17, 2004. Disponível em: <https://revistas.unaerp.br/paradigma/article/view/27>. Acesso em 26 set 2024.

PEDROZO, S. A. **Pneus de carga deverão representar 10% da produção da Dunlop no Paraná**. 2024. Disponível em: <https://www.autodata.com.br/noticias/2024/02/29/pneus-de-carga-deverao-representar-10-da-producao-da-dunlop-no-parana/68455/>. Acesso em 25 abril 2024.

PATI, C. **Importação crescente de pneus da Ásia coloca a indústria local em alerta**. Veja Negócios, n.3. Jun/2024.

PEDROZO, S. A. **Pneus de carga deverão representar 10% da produção da Dunlop no Paraná**. 2024. Disponível em: <https://www.autodata.com.br/noticias/2024/02/29/pneus-de-carga-deverao-representar-10-da-producao-da-dunlop-no-parana/68455/>. Acesso em 25 abril 2024.

PNEUS EXPRESS. **O impacto global dos pneus: Volume de fabricação, Uso e Reciclagem**. 2024. Disponível em: <https://pneusexpress.eco.br/o-impacto-global-dos-pneus-volume-de-fabricacao-uso-e-reciclagem/>. Acesso em 25 maio 2024.

RÁO, V.. **Ato jurídico**. 4. ed. São Paulo: RT, 1997.

RODRIGUES, W. C. Metodologia Científica. **Paracambi**, 2007. Disponível em: http://pesquisaeducacao.ufrgs.pbworks.com/w/file/fetch/64878127/Willian%20Costa%20Rodrigues_metodologia_cientifica.pdf. Acesso em 26 set 2024.

SANTIAGO, E. **Roda**. 2024. Disponível em: <https://www.infoescola.com/cultura/roda/>. Acesso em 04 set 2024.

SARRE, C. **Situação análoga à escravidão atinge 29,8 milhões de pessoas no mundo**. 2013. Disponível em: <https://memoria.ebc.com.br/noticias/brasil/2013/10/situacao-analoga-a-escravidao-atinge-298-milhoes-de-pessoas-no-mundo>. Acesso em 26 set 2024.

SETCESC. **Alerta para o impacto do aumento da taxa de pneus importados no preço do frete**. 2024. Disponível em: <https://www.setcesc.com.br/noticia/alerta-para-impacto-do-aumento-da-taxacao-de-pneus-importados-no-preco-do-frete>. Acesso em 10 set 2024.

SILVA, S. M. **Evolução histórica do comércio**. 2018. Disponível em: <https://www.jusbrasil.com.br/artigos/evolucao-historica-do-comercio/674309992#:~:text=A%20forma%20primitiva%20de%20com%C3%A9rcio,mais%20intensa%20com%20a%20moeda>. Acesso em 16 ago 2024.

SILVA, A. E. M.; CASTRO, V. A. **Tecnologia do pneu, fabricação dimensionamento e aplicação**. 2016. Disponível em: <https://www.unirv.edu.br/conteudos/fckfiles/files/Arthur%20%C3%89dico.pdf>. Acesso em: 03 set 2024.

TEIXEIRA, F. C. **Estudo da competitividade da indústria brasileira; competitividade do complexo químico**. Campinas: Funcex, 1993.

TOMAZETTE, M. O conceito de Dumping para a regulamentação multilateral do comércio internacional. **PRISMAS: Dir., Pol.Pub. e Mundial.**, Brasília, v.4, n, 1, p 194-214, jan/jul. 2007. Disponível em: file:///C:/Users//Downloads/222-924-2-PB.pdf. Acesso em 26 set 2024.

TOZZINIFREIRE. **Instauradas revisões de direitos Antidumping aplicáveis às importações ao Brasil de tubos de aço e pneus originários da China**. 2024. Disponível em: <https://tozzinifreire.com.br/boletins/instauradas-revisoes-de-direitos-antidumping-aplicaveis-as-importacoes-ao-brasil-de-tubos-de-aco-e-pneus-originarios-da-china>. Acesso em 17 de out 2024.

ZILLI, J. C. **Dumping e medidas antidumping**. 2021. Disponível em: <https://www.unesc.net/portal/blog/ver/656/49682#:~:text=Temos%20o%20dumping%20persistente%2C%20caracterizado,internacional%3B%20o%20dumping%20espor%C3%A1dico%2C%20pela>. Acesso em 26 set 2024.

WALENDORFF, R. **Como a importação de pneus pressiona a cadeia de borracha natural**. Globo Rural, 2024. Disponível em: <https://globorural.globo.com/agricultura/noticia/2024/08/como-a-importacao-de-pneus-pressiona-cadeia-da-borracha-natural.ghtml>. Acesso em 17 out 2024.

WILLIAMSON, J. **A economia aberta e a economia mundial**. 9. ed. Rio de Janeiro: Campus, 1998.