REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) 2026/1540 DA COMISSÃO

de 6 de julho de 2026

que institui um direito *anti-dumping* definitivo sobre as importações de pneumáticos novos, de borracha, dos tipos utilizados em automóveis de passageiros e em autocarros (ónibus) ou camiões, com índice de carga inferior ou igual a 121 («pneumáticos»), originários da República Popular da China

A COMISSÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta o Regulamento (UE) 2016/1036 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 8 de junho de 2016, relativo à defesa contra as importações objeto de *dumping* dos países não membros da União Europeia ([1]) («regulamento de base»), nomeadamente o artigo 7.º,

Após consulta dos Estados-Membros,

Considerando o seguinte:

1. PROCEDIMENTO

1.1. Início

(1) Em 21 de maio de 2025, a Comissão Europeia («Comissão») deu início a um inquérito *anti-dumping* relativo às importações de pneumáticos novos, de borracha, dos tipos utilizados em automóveis de passageiros e em autocarros (ónibus) ou camiões, com índice de carga inferior ou igual a 121, originários da República Popular da China («país em causa», «China» ou «RPC»), com base no artigo 5.º do regulamento de base. Foi publicado um aviso de início no *Jornal Oficial da União Europeia* ([2]) («aviso de início»).

(2) A Comissão deu início ao inquérito na sequência de uma denúncia apresentada em 7 de abril de 2025 pela Coalition Against Unfair Tyre Imports («autor da denúncia»). A denúncia foi apresentada em nome da indústria da União de pneumáticos para automóveis de passageiros e camiões ligeiros, em conformidade com o artigo 5.º, n.º 4, do regulamento de base. A denúncia continha elementos de prova da existência de *dumping* e do prejuízo importante dele resultante, que foram considerados suficientes para justificar o início do inquérito.

1.2. Registo

(3) Pelo Regulamento de Execução (UE) 2025/1538 da Comissão ([3]) («regulamento relativo ao registo»), a Comissão sujeitou a registo as importações do produto em causa.

1.3. Partes interessadas

(4) No aviso de início, a Comissão convidou as partes interessadas a contactá-la, a fim de participarem no inquérito. Além disso, informou especificamente os autores da denúncia, outros produtores da União conhecidos, os produtores-exportadores conhecidos e as autoridades da China, os importadores, fornecedores e utilizadores conhecidos, os comerciantes, bem como as associações conhecidas como interessadas, do início do inquérito e convidou-os a participar.

(5) Foi dada às partes interessadas a oportunidade de apresentarem observações sobre o início do inquérito e de solicitarem uma audição à Comissão e/ou ao conselheiro auditor em matéria de processos comerciais.

([1]) JO L 176 de 30.6.2016, p. 21. ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1036/oj.

([2]) Aviso de início de um processo *anti-dumping* relativo às importações de pneumáticos novos, de borracha, dos tipos utilizados em automóveis de passageiros e em autocarros (ónibus) ou camiões, com índice de carga inferior ou igual a 121, originários da República Popular da China (JO C, C/2025/2778, 21.5.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2025/2778/oj).

([3]) Regulamento de Execução (UE) 2025/1538 da Comissão, de 25 de julho de 2025, que sujeita a registo as importações de pneumáticos novos, de borracha, dos tipos utilizados em automóveis de passageiros, autocarros (ónibus) ou camiões, com índice de carga inferior ou igual a 121, originários da República Popular da China (JO L 2025/1538, 28.7.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/1538/oj).

(6) Realizaram-se audições com a 4M Pro&Invest Sp. z o.o. («4M Pro&Invest»), um comerciante independente do produto objeto de inquérito, bem como com a Coalition of passenger cars and light lorries Importers («Coalition of PC-LL Importers»), que representa dois importadores independentes do produto objeto de inquérito, a Deldo Autobanden NV («Deldo») e a Interpneu Handelsgesellschaft mbH («Interpneu»).

1.4. **Pedido de tratamento confidencial da identidade**

(7) Vários produtores da União (autores ou apoiantes da denúncia) solicitaram que se mantivesse a sua identidade confidencial durante todo o inquérito, alegando que a sua divulgação poderia ter efeitos adversos significativos sob a forma de medidas de retaliação. A Comissão considerou que as partes tinham motivos válidos, na aceção do artigo 19.º, n.º 1, do regulamento de base, e concedeu a essas empresas o tratamento confidencial da respetiva identidade.

(8) Outros produtores da União que se deram a conhecer não solicitaram o tratamento confidencial. No entanto, tendo em conta o risco de os produtores da União a quem foi concedido o anonimato serem identificados por dedução, o anonimato teve de ser alargado aos produtores da União que se deram a conhecer mas não solicitaram o anonimato.

1.5. **Observações sobre o início**

(9) Observações sobre a denúncia e sobre o início do inquérito

(10) Dois importadores independentes, a Deldo e a Interpneu, alegaram que a versão não confidencial da denúncia estava demasiado expurgada e não permitia às partes efetuar uma avaliação completa do prejuízo alegado pelos autores da denúncia. A este respeito, solicitaram que a versão não confidencial da denúncia incluísse intervalos para além dos índices, bem como a percentagem do total das vendas e dos lucros da UE por nível. A Associação Chinesa da Indústria da Borracha («CRIA») alegou que o tratamento de confidencialidade excessivo dos dados da indústria da União, em especial dos macroindicadores (produção, vendas e parte de mercado da União), não lhe permitia exercer plenamente os seus direitos de defesa.

(11) A CRIA, a Deldo, a Interpneu e a Giti Tyre Fujian Company Ltd. («Grupo GITI»), um produtor-exportador, contestaram que a denúncia demonstrasse, de forma suficiente, o prejuízo da indústria da União. Estas partes interessadas alegaram que não existia prejuízo nos níveis 1 e 2, em que a maioria dos indicadores, como os volumes de vendas da União, a parte de mercado e a rendibilidade, se manteve estável ou até melhorou no final do período de inquérito. Além disso, dado que praticamente não houve importações de produtos dos níveis 1 e 2 provenientes da China, essas quatro partes interessadas alegaram que o eventual prejuízo não poderia ser causado pelas importações chinesas.

(12) A CRIA e o grupo GITI alegaram ainda que não havia permutabilidade/concorrência entre os níveis e, por conseguinte, as importações chinesas de nível 3 não exerceram uma pressão em baixa sobre os níveis superiores.

(13) No que diz respeito às informações disponíveis na versão não confidencial da denúncia, a Comissão considerou que os valores indexados mostravam as tendências dos dados fornecidos a título confidencial e, por conseguinte, preenchiam o critério de suficiência do resumo. A Comissão considerou ainda que a denúncia continha elementos de prova suficientes da existência de prejuízo e de um nexo de causalidade para dar início a um inquérito relativo aos três níveis. A este respeito, a denúncia demonstrou que o volume de produção, a capacidade e a utilização da capacidade, bem como o volume de vendas a clientes independentes dos autores da denúncia, diminuíram em cada nível, tendo o nível 3 sofrido a diminuição mais acentuada. Embora os preços de venda tenham aumentado, este aumento foi inferior à taxa de aumento do custo de produção, pelo que a rendibilidade diminuiu em cada um dos três níveis. Além disso, a denúncia demonstrou igualmente que esta deterioração significativa da situação económica dos autores da denúncia coincidiu com um aumento acentuado dos volumes de importação chineses, cujos preços subcotaram os preços dos autores da denúncia, tanto em toda a definição do produto como no nível 3 separadamente, no qual se concentrava a maior parte das importações chinesas. A denúncia também explicou de que forma se deu a concorrência entre níveis e como os níveis superiores foram afetados pelas importações e pelos preços dos níveis inferiores. Os elementos de prova acima referidos foram considerados suficientes na fase de início e confirmados em grande medida pelo inquérito. Estas alegações foram, portanto, rejeitadas.

(14) Além disso, a CRIA, a Deldo, a Interpneu, o Grupo Hankook e o Grupo GITI apresentaram observações adicionais sobre vários indicadores de prejuízo, a falta de nexo de causalidade e o interesse da União. Estas observações são analisadas, respetivamente, nas secções 4.6, 5 e 7.

1.6. **Amostragem**

(15) No aviso de início, a Comissão indicou que poderia vir a recorrer à amostragem das partes interessadas, em conformidade com o artigo 17.º do regulamento de base.

Amostragem de produtores da União

(16) No aviso de início, a Comissão anunciou que tinha selecionado provisoriamente uma amostra de produtores da União. A Comissão selecionou a amostra com base na representatividade em termos de volume de produção na União de cada segmento de mercado (níveis 1, 2 e 3) no período compreendido entre 1 de janeiro e 31 de dezembro de 2024, bem como nas localizações geográficas. Esta amostra era constituída por três produtores da União. Os produtores da União incluídos na amostra representavam mais de 14,5 % do volume total estimado de produção do produto similar na União. A Comissão convidou as partes interessadas a pronunciarem-se sobre a amostra provisória.

(17) Não foram recebidas quaisquer observações, pelo que a amostra provisória foi confirmada. A amostra é representativa da indústria da União.

Amostragem de importadores independentes

(18) Para decidir se seria necessário recorrer à amostragem e, em caso afirmativo, selecionar uma amostra, a Comissão convidou os importadores independentes a facultarem as informações especificadas no aviso de início.

(19) Quatro importadores independentes [Deldo, Delticon AG («Decticon»), Interpneu e 4M Pro&Invest] facultaram as informações solicitadas e aceitaram ser incluídos na amostra. Em conformidade com o artigo 17.º, n.º 1, do regulamento de base, a Comissão selecionou uma amostra de dois importadores independentes (Deldo e Delticon) com base no maior volume de importações do produto em causa. Em conformidade com o artigo 17.º, n.º 2, do regulamento de base, todos os importadores conhecidos em causa foram consultados sobre a seleção da amostra.

(20) Um produtor-exportador, a Triangle Tyre Co., Ltd. («Triangle Tyre»), e a 4M Pro&Invest apresentaram observações sobre a amostra proposta. Ambas as partes alegaram que as duas empresas incluídas na amostra não eram representativas da população mais vasta de importadores, uma vez que ambas são importadores de grande escala que operam com margens relativamente mais baixas, já que podem beneficiar de um maior poder de negociação e de economias de escala. Além disso, em ambos os casos, as marcas próprias constituíam uma parte importante da sua carteira de vendas. A Triangle acrescentou igualmente que a amostra não era representativa, uma vez que um dos importadores era sobretudo um distribuidor em linha. A 4M Pro&Invest referiu igualmente que ambos os importadores estavam localizados na Europa Ocidental, na área do euro, pelo que não refletiam adequadamente a realidade económica da diversidade do mercado da União. A 4M Pro&Invest alegou ainda que deveria ter sido incluída na amostra, uma vez que é uma pequena e média empresa da Europa Oriental e participa na importação de «pneumáticos de nicho».

(21) Em resposta a estas alegações, a Comissão considerou que só podia selecionar uma amostra do conjunto disponível de importadores independentes que apresentaram uma resposta ao questionário de amostragem, que eram todos (com exceção da 4M Pro&Invest) bastante semelhantes, ou seja, grandes importadores com uma vasta gama de produtos, incluindo marcas próprias, que operam na Europa Ocidental. Os dois importadores com os maiores volumes de importação foram incluídos na amostra por se considerar que eram os mais representativos em termos de volume. No que respeita ao pedido da 4M Pro&Invest para ser incluída na amostra, a Comissão considerou que, tendo em conta a gama de produtos específica importada por esta empresa, constituída quase exclusivamente por «pneumáticos de nicho», bem como o volume global muito limitado das importações (correspondente a menos de 0,01 % dos volumes de importação da China em 2024), a sua inclusão não melhoraria substancialmente a representatividade da amostra e, em qualquer caso, não teria qualquer impacto (peso) significativo nas conclusões relativas aos importadores independentes.

(22) Na sequência da notificação da Delticon de que não responderia ao questionário, a Comissão informou as partes de que substituiria este importador pelo maior importador seguinte em termos de volume de importação do produto em causa, a Interpneu. Posteriormente, tanto a Deldo como a Interpneu informaram a Comissão de que não iriam responder ao questionário.

(23) Conforme mencionado no considerando 21, a 4M Pro&Invest não foi considerada importador representativo. Como tal, a Comissão não pediu à empresa que respondesse ao questionário.

Amostragem de produtores-exportadores

(24) Para decidir se seria necessário recorrer à amostragem e, em caso afirmativo, selecionar uma amostra, a Comissão convidou todos os produtores-exportadores da RPC a facultarem as informações especificadas no aviso de início. Além disso, a Comissão solicitou à Missão da República Popular da China junto da União Europeia que identificasse e/ou contactasse outros eventuais produtores-exportadores que pudessem estar interessados em participar no inquérito.

(25) No total, 51 produtores-exportadores ou grupos de produtores do país em causa facultaram a informação solicitada e aceitaram ser incluídos na amostra. Em conformidade com o artigo 17.º, n.º 1, do regulamento de base, a Comissão selecionou uma amostra de dois grupos, com base no volume mais representativo de exportações para a União sobre o qual podia razoavelmente incidir o inquérito no prazo disponível. Em conformidade com o artigo 17.º, n.º 2, do regulamento de base, todos os produtores-exportadores conhecidos em causa e as autoridades do país em causa foram consultados sobre a seleção da amostra.

(26) A amostra era constituída pela Shandong Yongsheng Rubber Group Co., Ltd («Shandong Yongsheng») e pelo Grupo Hankook, que representam 21,7 % do volume total estimado das exportações de pneus para a União provenientes da República Popular da China no período de inquérito, com base nas informações recebidas na fase de amostragem. A Comissão recebeu observações sobre a amostra do autor da denúncia, da CRIA e de seis produtores-exportadores ou grupos de produtores-exportadores — as empresas Cheng Shin Tire and Rubber Co., Ltd. e Cheng Shin Rubber Ind., Ltd. («Grupo Cheng Shin»), o Grupo GITI, o Grupo Hankook, a Kumho Tire Co., Inc. («Kumho»), a Qingdao Nexen Tire Corporation («Nexen») e a Triangle Tyre.

(27) As partes interessadas pronunciaram-se sobretudo sobre a representatividade da amostra no que respeita à divisão do mercado em diferentes segmentos («níveis») ([4]) e cinco produtores-exportadores ou grupos de produtores-exportadores não incluídos na amostra solicitaram ser acrescentados a esta ou beneficiar de um exame individual.

(28) O autor da denúncia alegou que mais de 90 % das importações chinesas na União eram pneus do nível 3 (segmento económico de pneus) e que apenas menos de 10 % eram pneus do nível 1 ou 2 produzidos pelo Grupo Hankook ([5]). Alegou que, uma vez que o peso da Hankook na amostra se situava entre 50 % e 60 %, as importações dos níveis 1 ou 2 estavam sobrerrepresentadas, pelo que a amostra não era representativa do total das importações provenientes da China em termos de segmentos de mercado e de preço médio. O autor da denúncia alegou ainda que, de acordo com o acórdão do Tribunal no processo *Fliesen-Zentrum*, os preços médios de importação estabelecidos para cada tipo do produto devem ser o mais próximos possível do preço médio das importações do produto em causa na União e as importações devem refletir o mais fielmente possível a pressão sobre os preços sofrida pela indústria da União ([6]). Em seu entender, as margens de *dumping* e de prejuízo baseadas na amostra atual não eliminariam o prejuízo causado à indústria da União. Como tal, solicitou que o grupo Hankook fosse suprimido da amostra e substituído por outro produtor. Além disso, o autor da denúncia concluiu que os dados comunicados sobre o volume das importações, a produção e as vendas no mercado interno da Shandong Yongsheng podem ter sido incorretamente comunicados e que, nesse caso, a Comissão deveria excluir a empresa da amostra.

([4]) Ver secção 2.4.1 sobre a segmentação do mercado da União.
([5]) O inquérito estabeleceu que os pneus do Grupo Hankook se inserem nos níveis 2 e 3 (ver secção 2.4.2).
([6]) Acórdão do Tribunal de Justiça de 10 de setembro de 2015 (pedido de decisão prejudicial), Fliesen-Zentrum Deutschland/Hauptzollamt Regensburg, C-687/13, ECLI:EU:C:2015:573, n.º 88.

(29) A CRIA alegou que, tendo em conta a diversidade de pneus fabricados e exportados pelos produtores chineses, os diferentes canais de venda e a segmentação do mercado, uma amostra de apenas duas das 56 empresas de produtores-exportadores chineses que apresentaram formulários de amostragem não era representativa. Alegou que uma amostra que representava apenas 21,7 % da quantidade total exportada não era suficientemente representativa da situação dos produtores-exportadores chineses e que a Comissão deveria alargar a amostra acrescentando duas empresas. Defendeu que a Comissão dispunha de tempo suficiente para alargar a amostra e que devia igualmente considerar e aceitar os pedidos de margem de *dumping* individual.

(30) O Grupo Cheng Shin considerou que uma amostra que correspondia a 21,7 % do volume total estimado das exportações era demasiado baixa e desproporcionada e não era representativa das importações chinesas na União. Alegou que, no seu entender, a inclusão do Grupo Cheng Shin naquela fase do processo, quando dispunham de tempo e pessoal adequados para examinar uma empresa adicional, aumentaria a representatividade da amostra. Ao contrário da maioria dos produtores chineses, o Grupo Cheng Shin i) produzia sob as suas próprias marcas (Maxxis e CST), ii) fornecia o mercado do equipamento de origem («OEM»), incluindo empresas como a BMW, a Volkswagen e a PSA, iii) investia recursos consideráveis em investigação e desenvolvimento («I&D») e iv) adquiria a borracha natural e sintética diretamente a fontes fora da China, pelo que os seus *inputs* de produção não foram afetados por distorções. Alegou ainda que a sua inclusão na amostra melhoraria a cobertura do segmento, uma vez que produzia pneus que eram amplamente reconhecidos como pertencentes a um segmento do nível superior.

(31) O Grupo GITI considerou que, sendo um dos maiores produtores chineses, se não o maior produtor do nível 2, deveria ter sido incluído na amostra dos produtores-exportadores. Serve tanto o segmento OEM como o segmento pós-venda (de substituição), adquire uma parte substancial das suas matérias-primas nos mercados internacionais, cumpre o Regulamento Desflorestação e já cooperou *em determinados pneumáticos utilizados em autocarros ou camiões* ([7]), o que facilitaria a atual administração e minimizaria os encargos administrativos da Comissão. O Grupo GITI remeteu igualmente para o processo *Fliesen-Zentrum*, argumentando que a Comissão deveria selecionar uma amostra que garantisse que os preços médios de importação estabelecidos para cada tipo do produto eram o mais próximos possível da média real e que, nesse caso, a amostra não continha empresas do nível 2. Remeteu igualmente para o inquérito sobre os *painéis solares* ([8]), no qual a Comissão incluiu explicitamente na amostra dos exportadores os maiores produtores de cada tipo do produto em causa, e sobre o *biodiesel* ([9]), no qual a Comissão incluiu uma empresa adicional para melhorar a representatividade das importações chinesas em relação à gama de produtos da indústria da União e facilitar a comparação entre os preços das importações e os preços da União. O Grupo GITI alegou ainda que, ao excluir as empresas do nível 2, a Comissão não pôde estabelecer a subcotação dos preços e dos custos por segmento de mercado e, uma vez que cerca de 25 % da indústria da União se encontrava no nível 2, qualquer conclusão relativa à situação da indústria da União e ao impacto das importações chinesas seria gravemente comprometida.

(32) O Grupo Hankook considerou que a amostra refletia devidamente a segmentação do mercado e discordou dos argumentos do autor da denúncia segundo os quais deveria ser excluído da amostra. Alegou que o regulamento de base exigia que a amostra, no seu conjunto, refletisse as condições económicas e comerciais dos produtores-exportadores, mas não que cada empresa individual refletisse com exatidão a realidade do mercado dos exportadores de pneus para automóveis de passageiros e camiões ligeiros provenientes da China. Por conseguinte, a inclusão do Grupo Hankook na amostra refletia com exatidão a realidade do mercado. Em segundo lugar, uma

([7]) Regulamento de Execução (UE) 2018/1690 da Comissão, de 9 de novembro de 2018, que institui direitos de compensação definitivos sobre as importações de determinados pneumáticos, novos ou recauchutados, de borracha, dos tipos utilizados em autocarros ou camiões, com um índice de carga superior a 121, originários da República Popular da China, e que altera o Regulamento de Execução (UE) 2018/1579 da Comissão, que institui um direito *anti-dumping* definitivo e estabelece a cobrança definitiva do direito provisório instituído sobre as importações de determinados pneumáticos, novos ou recauchutados, de borracha, dos tipos utilizados em autocarros ou camiões, com um índice de carga superior a 121, originários da República Popular da China, e que revoga o Regulamento de Execução (UE) 2018/163 (JO L 283 de 12.11.2018, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2018/1690/oj).

([8]) Regulamento de Execução (UE) n.º 1239/2013 do Conselho, de 2 de dezembro de 2013, que institui um direito de compensação definitivo sobre as importações de módulos fotovoltaicos de silício cristalino e de componentes-chave (ou seja, células) originários ou expedidos da República Popular da China (JO L 325 de 5.12.2013, p. 66, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2013/1239/oj), considerando 12.

([9]) Regulamento de Execução (UE) 2024/2163 da Comissão, de 14 de agosto de 2024, que institui um direito *anti-dumping* provisório sobre as importações de biodiesel originário da República Popular da China (JO L, 2024/2163, 16.8.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/2163/oj), considerando 14.

vez que a definição do produto incluía os níveis 1, 2 e 3, o Grupo Hankook considerou que a Comissão deveria escolher produtores que vendessem pneus em segmentos diferentes do nível 3, caso contrário a definição do produto limitar-se-ia ao nível 3. Em terceiro lugar, o Grupo Hankook considerou que a Kumho e o Grupo GITI exportaram pneus do nível 2 para a União e, por conseguinte, que a parte do nível 2 era superior a 20 % do total das importações. Além disso, o Grupo Hankook alegou que a declaração do Tribunal no processo *Fliesen-Zentrum* de que a amostra deveria refletir «o mais fielmente possível a pressão sofrida pela indústria da União nos preços» não significava que deveriam ser selecionadas apenas as empresas com os preços mais baixos, tal como alegado pelo autor da denúncia, porque ao excluir os preços mais elevados se aumentaria artificialmente a pressão sobre os preços. Com base no que precede, o grupo Hankook afirmou que deveria continuar a fazer parte da amostra.

(33) Por seu turno, a Kumho argumentou que a amostra não representava o volume mais representativo de exportações sobre o qual podia razoavelmente incidir o inquérito no prazo disponível, nem o mercado dos pneus, caracterizado por uma fragmentação. Em seu entender, a amostra deveria ter sobretudo em conta os segmentos de mercado (níveis) e as diferenças de preços. A Kumho assinalou que, no caso de *determinados pneus para autocarros e camiões*, a amostra representava 37 % das exportações. Considerou igualmente que a parte das importações dos produtores-exportadores incluídos na amostra de 21,7 % poderia estar sobrestimada, uma vez que as empresas incluídas na amostra podem ter inflacionado as suas exportações. Remetendo para o acórdão do processo *Fliesen-Zentrum*, alegou que a amostra definitiva deveria incluir importações a preços que refletissem os preços médios de importação. Assim, a amostra devia ser alargada para refletir as realidades do mercado e estabelecer com exatidão o direito *anti-dumping* «dos restantes». A Kumho indicou ainda que seria uma empresa adequada a acrescentar à amostra representativa do nível 2, visto que a sua política de preços difere tanto do Grupo Hankook como da Shandong Yongsheng. Considerou que a sua inclusão na amostra aumentaria a representatividade e não implicaria um encargo adicional, tendo em conta a estrutura empresarial simples da Kumho.

(34) A Nexen alegou que a amostra proposta não refletia suficientemente a divisão do mercado em níveis e que existiam diferenças importantes entre os segmentos em termos de desenvolvimento do produto, processos de fabrico, controlo da qualidade, estratégias de comercialização e preços. Argumentou que deveria ser incluída na amostra, porque é um dos 20 principais fabricantes mundiais de pneus e serve tanto o mercado OEM como o mercado de substituição. Enquanto membro da Associação Europeia de Fabricantes de Pneus e Borracha («ETRMA»), e uma vez que tem instalações de produção na União, não tinha qualquer incentivo para agir contra o interesse da União e reviu sistematicamente a sua estratégia de preços para garantir que não existiam distorções do mercado ou *dumping*.

(35) A Triangle Tyre alegou que cada uma das empresas incluídas na amostra tem um modelo de negócio diferente e que, noutros inquéritos, a Comissão incluiu na amostra três empresas. Salientou ainda que o mercado do produto em causa é um mercado singular com diferentes segmentos (níveis) e, uma vez que o seu modelo de negócio é distinto do das empresas incluídas na amostra, e para a tornar mais representativa, a Triangle deveria ser acrescentada à amostra.

(36) A Comissão apreciou todas as observações formuladas pelas diversas partes.

(37) Em primeiro lugar, a Comissão recordou que, tal como anunciado às partes na nota de 3 de junho de 2025, o critério para selecionar a amostra foi a dimensão das exportações para a União. No entanto, ao incluir as duas empresas com o maior volume de exportações para a União — o Grupo Hankook e a Shandong Yongsheng —, a amostra abrangeu dois segmentos de mercado, pois o Grupo Hankook está presente tanto no nível 2 como no nível 3. Tendo em conta que, com base nas informações constantes da denúncia e tal como confirmado durante o inquérito, não se registaram importações de pneus do nível 1 para a União, a amostra abrangeu, tanto quanto possível, os diferentes níveis.

(38) Em segundo lugar, as duas empresas, uma das quais é um grande grupo, representam o número máximo de empresas que a Comissão podia investigar no prazo disponível. Por conseguinte, a Comissão reiterou que os critérios utilizados para a seleção da amostra se basearam no volume mais representativo de exportações para a União durante o período de inquérito sobre o qual podia razoavelmente incidir o inquérito no prazo disponível, em conformidade com o artigo artigo 17.º, n.º 1 do regulamento de base.

(39) Por último, a Comissão recordou que a decisão final sobre a seleção do número de empresas a incluir no inquérito e a cobertura dos tipos do produto continua a ser da sua competência e é tomada em função das circunstâncias de cada caso. Por conseguinte, o facto de ter sido obtida uma amostra maior noutros inquéritos não era relevante no caso em apreço.

(40) Com base nas informações constantes da denúncia, a indústria da União está presente em todos os níveis, com mais vendas efetuadas no nível 1 do que no nível 2 e no nível 3 combinados. A amostra proposta abrangia os dois níveis produzidos e exportados pela China para a União, pelo que teve em conta, tanto quanto possível, as importações que estavam em estreita concorrência com os pneus produzidos e vendidos pela indústria da União. Por conseguinte, a Comissão concluiu que a amostra refletia suficientemente os diferentes tipos do produto exportados para a União e a segmentação do mercado em níveis.

(41) No que respeita à referência ao processo *Fliesen-Zentrum* e aos argumentos de que a amostra deve refletir o preço médio das importações na União, a Comissão recordou que, em primeiro lugar, a referência aos preços médios diz respeito à comparação dos preços médios do mesmo tipo de produtos e não a uma média entre os produtos (e os níveis, neste caso). Tal significa que qualquer comparação para efeitos dos cálculos da subcotação dos preços e dos custos refletirá o tipo do produto e o nível. No entanto, com base nas informações apresentadas nas respostas ao questionário de amostragem, os preços médios das empresas incluídas na amostra estavam próximos do preço médio das importações na União.

(42) A Comissão recordou ainda que, para decidir se havia ou não tempo suficiente para incluir outro produtor-exportador na amostra, seria necessário analisar as circunstâncias específicas de cada inquérito. No caso em apreço, uma das duas empresas incluídas na amostra — o grupo Hankook — era um grupo constituído por três entidades produtoras e um grande número de partes coligadas. Logo, atendendo à dimensão das empresas e ao número de partes coligadas sobre as quais devia incidir o inquérito, não houve tempo suficiente para incluir outro produtor-exportador ou grupo de produtores-exportadores na amostra. Uma vez que, com base nas informações disponíveis na fase de amostragem, a amostra abrangia 21,7 % do volume das importações na União, tal correspondia a um volume representativo das importações na União. Por conseguinte, a Comissão considerou que não era necessário acrescentar uma terceira empresa à amostra.

(43) Com base no que precede, a Comissão rejeitou as alegações e confirmou a amostra proposta.

1.7. **Exame individual**

(44) Seis (grupos de) produtores-exportadores da RPC solicitaram um exame individual, nos termos do artigo 17.º, n.º 3, do regulamento de base. A Comissão analisou os pedidos e concluiu que não podiam ser aceites — o exame das duas empresas incluídas na amostra, por si só, já incluía avaliações/verificações de quatro entidades produtoras e de mais de 15 empresas coligadas na União. Visto que alguns destes produtores ou grupos de produtores adicionais são compostos por vários produtores e um grande número de partes coligadas envolvidas na produção e nas vendas do produto objeto de inquérito, o número de empresas a verificar ascenderia a cerca de 30. Por conseguinte, a inclusão das seis (grupos de) empresas que solicitaram um exame individual não teria sido viável no prazo disponível. Assim, os pedidos não puderam ser aceites.

(45) Na sequência da divulgação definitiva, o Grupo Cheng Shin alegou que a Comissão teve tempo suficiente entre a divulgação da não instituição de medidas provisórias e a divulgação definitiva para examinar as empresas que solicitaram um exame individual. A Comissão confirmou que, tendo em conta os elementos recordados no considerando 44, que não foram contestados pelo Grupo Cheng Shin, e o volume considerável de trabalho de inquérito realizado entre a divulgação da não instituição de medidas provisórias e a divulgação definitiva, o exame individual dos produtores-exportadores não incluídos na amostra seria demasiado moroso e impediria a conclusão do inquérito em tempo útil. A alegação foi, por conseguinte, rejeitada.

1.8. **Respostas ao questionário e visitas de verificação**

(46) A Comissão enviou ao Governo da República Popular da China («Governo da RPC») um questionário sobre a existência de distorções importantes na RPC, na aceção do artigo 2.º, n.º 6-A, alínea b), do regulamento de base.

(47) O autor da denúncia apresentou ainda elementos de prova suficientes de que existem distorções ao nível das matérias-primas na RPC, no que se refere ao produto em causa. Por conseguinte, como anunciado no aviso de início, o inquérito examinou estas distorções ao nível das matérias-primas, a fim de determinar se é aplicável o disposto no artigo 7.º, n.º 2-A e n.º 2-B, do regulamento de base, no que respeita à RPC. Por este motivo, a Comissão enviou questionários adicionais sobre esta matéria ao Governo da RPC.

(48) A Comissão enviou questionários aos dois grupos de produtores-exportadores incluídos na amostra e aos três produtores da União incluídos na amostra. Estes questionários foram também disponibilizados em linha ([10]) no dia do início. Vários utilizadores deram-se a conhecer no âmbito do inquérito, mas só um, a Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o («Hyundai»), apresentou observações por escrito. Nenhum utilizador ou importador respondeu ao questionário.

(49) A Comissão procurou obter e verificou todas as informações que considerou necessárias para a determinação do *dumping*, do prejuízo daí resultante e do interesse da União. Foram efetuadas visitas de verificação, em conformidade com o artigo 16.º do regulamento de base, que decorreram nas instalações das seguintes empresas:

Produtores da União

— Empresa G

— Empresa I

— Empresa T

Produtores-exportadores da RPC

— Shandong Yongsheng Rubber Group Co., Ltd

— Grupo Hankook, composto por:

  — Chongqing Hankook Tire Co., Ltd («CHKT»)

  — Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd («JHKT»)

  — Hankook Tire China Co., Ltd («HKTC»)

  Sede do grupo Hankook na Coreia:

  — Hankook Tire and Technology Co., Ltd

  Comerciantes na Europa:

  — Hankook España S.A. («HES»)

  — Hankook France S.A.R.L. («HSF»)

  — Hankook Reifen Deutschland GmbH («HKRD»)

  — Hankook Tire Italia S.R.L. («HIS»)

1.9. **Período de inquérito e período considerado**

(50) O inquérito sobre o *dumping* e o prejuízo abrangeu o período compreendido entre 1 de janeiro de 2024 e 31 de dezembro de 2024 («período de inquérito»). A análise das tendências pertinentes para a avaliação do prejuízo abrangeu o período compreendido entre 1 de janeiro de 2021 e o final do período de inquérito («período considerado»).

([10]) https://tron.trade.ec.europa.eu/investigations/case-view?caseId=2799.

1.10. **Não instituição de medidas provisórias**

(51) Em conformidade com o artigo 7.º, n.º 1, do regulamento de base, o prazo para a instituição das medidas provisórias terminou em 20 de janeiro de 2026. Em 18 de dezembro de 2025, em conformidade com o artigo 19.º-A, n.º 2, do regulamento de base, a Comissão informou as partes interessadas da sua intenção de não instituir medidas provisórias.

1.11. **Procedimento subsequente**

(52) A Comissão continuou a reunir e a verificar todas as informações que considerou necessárias para as suas conclusões finais.

(53) Em 27 de abril de 2026, a Comissão comunicou a todas as partes interessadas os principais factos e considerações com base nos quais tencionava instituir um direito *anti-dumping* definitivo («divulgação definitiva»). Foi concedido a todas as partes um prazo para apresentarem observações sobre a divulgação final.

(54) Em 30 de abril de 2026, a CRIA solicitou a intervenção do conselheiro auditor, a fim de lhe ser concedida uma prorrogação do prazo para apresentar observações sobre o documento de divulgação geral. O conselheiro auditor examinou prontamente o pedido e informou a CRIA da sua decisão de o rejeitar. O conselheiro auditor analisou os prazos regulamentares para concluir o presente inquérito e ponderou as medidas ainda necessárias para o concluir, bem como todos os outros elementos invocados pela CRIA, que não constituíam circunstâncias excecionais nem uma boa causa.

(55) Tendo em conta que algumas das observações recebidas na sequência da divulgação definitiva resultaram numa correção de erros materiais no cálculo dos preços CIF e dos dados relativos aos custos dos produtores da União, e uma vez que a Comissão reviu a taxa de VAG para determinar os VAG e o lucro razoáveis e sem distorções que afetam o *dumping*, a subcotação e as margens de prejuízo, a Comissão enviou, em 26 de maio de 2026, uma divulgação final adicional («divulgação final adicional») a todas as partes interessadas.

(56) Na sequência da divulgação definitiva, foram recebidas observações do Grupo Cheng Shin, da CRIA, do Grupo GITI, do Grupo Hankook, da Kumho, da Shandong Yongsheng, do autor da denúncia, dos importadores/distribuidores Vannetukku Oy («Vannetukku»), Otto Just Gmbh & Co («Otto Just»), Coalition of PC-LL Importers, Mileage Tyres e Asociación Nacional de Distribuidores e Importadores de Neumáticos («Adine»), uma associação de importadores e distribuidores de pneus em Espanha, e da Hyundai. Na sequência da divulgação final adicional, foram recebidas observações do Grupo Hankook, da Kumho, da Shandong Yongsheng e do autor da denúncia. As observações foram analisadas *infra*, nas secções correspondentes.

(57) A Comissão realizou audições com a CRIA, o autor da denúncia, o Grupo GITI, o Grupo Hankook, a Kumho, a Shandong Yongsheng e a Vannetukku. Na sequência da divulgação final adicional, realizou-se uma audição com a Shandong Yongsheng.

(58) Nas suas observações sobre a divulgação definitiva, a CRIA alegou que o prazo concedido para a apresentação de observações sobre as conclusões definitivas não era suficiente para apresentar observações significativas. A Comissão remeteu para as conclusões do conselheiro auditor a este respeito e recordou que, tendo em conta o calendário do processo, não podia ser concedida prorrogação. O prazo de 10 dias também estava em conformidade com o artigo 20.º, n.º 5, do regulamento de base. Por conseguinte, a alegação foi rejeitada.

(59) Nas suas observações na sequência da divulgação final adicional, a Shandong Yongsheng alegou que a Comissão violou o artigo 20.º, n.º 5, do regulamento de base e o seu direito de defesa, uma vez que a Comissão não respondeu a todas as observações das partes interessadas na sequência da divulgação definitiva. Durante a audição, a Shandong Yongsheng acrescentou que a Comissão deveria ter emitido uma nova divulgação adicional que abordasse a análise do nexo de causalidade, a escolha do país representativo e a hiperinflação turca. A Comissão recordou que a divulgação final adicional dizia respeito apenas a alterações que tiveram impacto nos cálculos do *dumping* e do prejuízo, mas que, tal como especificado nas respetivas secções *infra*, todas as observações apresentadas após a divulgação final definitiva e a divulgação final adicional foram devidamente tidas em conta e abordadas pela Comissão nas suas considerações finais. A alegação foi, por conseguinte, rejeitada.

2. PRODUTO OBJETO DE INQUÉRITO, PRODUTO EM CAUSA E PRODUTO SIMILAR

2.1. Produto objeto de inquérito

(60) O produto objeto de inquérito são os pneumáticos novos, de borracha, dos tipos utilizados em automóveis de passageiros [incluindo os veículos de uso misto (*station wagons*) e os automóveis de corrida] e em autocarros (ónibus) ou camiões, com um índice de carga superior a 121, atualmente classificados nos códigos NC 4011 10 00 e 4011 20 10 («produto objeto de inquérito»). Estes produtos são geralmente designados por pneumáticos para automóveis de passageiros e camiões ligeiros.

(61) Os pneus para automóveis de passageiros e camiões ligeiros são produzidos a partir dos mesmos materiais de base, a saber: borracha natural e sintética, negro de fumo, óleo de diluição, vários produtos químicos (antioxidantes, aceleradores), aço (para correias e aros de talão) e têxteis (fibras de raiom, náilon, poliéster e aramida).

(62) Incluem-se nas principais etapas do processo de fabrico: i) mistura das principais matérias-primas; ii) extrusão e calandragem; iii) montagem ecológica dos pneus; iv) cura (vulcanização); e v) inspeção final (medição, ensaios).

(63) O produto objeto de inquérito abrange uma vasta gama de pneus em termos de tipo e dimensão, todos eles com um índice de carga inferior a 121. São normalmente montados em pequenos veículos, como automóveis de passageiros e camiões ligeiros ou reboques.

2.2. Produto em causa

(64) O produto em causa é o produto objeto de inquérito originário da China, atualmente classificado nos códigos NC 4011 10 00 e 4011 20 10.

2.3. Produto similar

(65) O inquérito revelou que os seguintes produtos têm as mesmas características físicas, químicas e técnicas de base e as mesmas utilizações de base:

— o produto em causa quando exportado para a União;

— o produto objeto de inquérito produzido e vendido no mercado interno da RPC; e

— o produto objeto de inquérito produzido e vendido na União pela indústria da União.

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

2.4. Alegações relativas à definição do produto

(67) Várias partes apresentaram observações solicitando a exclusão de vários tipos de pneus.

(68) A 4M Pro&Invest alegou que os pneus temporários (também referidos como pneus *space-saver* ou pneus compactos) e os pneus para reboques deveriam ser excluídos da definição do produto, uma vez que têm diferenças fundamentais nas suas características físicas e técnicas, bem como na utilização prevista em comparação com os pneus normalizados para automóveis de passageiros e camiões ligeiros. Em especial, a 4M Pro&Invest alegou que os pneus temporários estão sujeitos a requisitos diferentes de rotulagem, são de menor dimensão, com largura mais estreita e menor profundidade do piso, e têm frequentemente limitações de distância e velocidade máximas (geralmente 80 km/h). No que respeita aos pneus para reboques, alegou que, ao contrário do produto objeto de inquérito, os pneus para reboques têm um diâmetro da jante mais pequeno (inferior a 15 polegadas), uma profundidade e desenho do piso diferentes, bem como marcações, índices de velocidade (máximo de 140 km/h ou

entre 80 e 100 km/h) e pressão de enchimento específicos. A 4M Pro&Invest alegou igualmente que estas diferenças servem fins específicos e, por conseguinte, tanto os pneus temporários como os pneus para reboques não seriam permutáveis com os pneus para automóveis de passageiros e camiões ligeiros normalizados. Além disso, referiu que estes pneus não eram produzidos pela indústria da União ou, pelo menos, não nas quantidades necessárias, especialmente no mercado de substituição. Por último, a 4M Pro&Invest acrescentou ainda que as *rodas* ([11]) com menos de 16 polegadas e não produzidas pela indústria da União foram excluídas da definição do produto.

(69) A Hyundai solicitou que os pneus temporários fabricados com construção diagonal fossem retirados da definição do produto. Segundo a empresa, estes produtos não eram produzidos pela indústria da União, pelo que não podiam causar prejuízo à indústria da União. Logo, os direitos causariam um prejuízo injustificado aos fabricantes de automóveis e aos utilizadores finais.

(70) O Grupo Hankook defendeu igualmente a exclusão dos pneus temporários, uma vez que estes são visivelmente diferentes dos pneus normais [pneus mais pequenos, mais leves, com tração limitada, desenho de piso mais simples, limites de velocidade mais baixos (máximo 30-50 mph) e destinados a distâncias curtas (entre 50 e 100 milhas)]. O Grupo Hankook acrescentou que estes pneus têm marcações diferentes e que o seu custo de produção é, em geral, inferior ao dos pneus normais para automóveis de passageiros e camiões ligeiros. Com base nessas características, o Grupo Hankook alegou que os pneus temporários não seriam permutáveis com os pneus normais para automóveis de passageiros e camiões ligeiros.

(71) A Otto Just GmbH & Co («Otto Just»), um importador independente especializado no fornecimento de equipamento de origem aos fabricantes de reboques, alegou que os pneus para reboques deviam ser excluídos. Salientou que os pneus para reboques são geralmente mais pequenos (variando entre 8 e 15 polegadas) e têm um índice de carga elevado e que a indústria da União não teria capacidade suficiente para satisfazer este segmento de mercado. Por conseguinte, as medidas *anti-dumping* criariam uma escassez da oferta e prejudicariam os fabricantes de reboques, que são, na sua maioria, pequenas e médias empresas.

(72) A Vannetukku alegou que os «pneumáticos de flanco branco» [montados em automóveis antigos (artigos de coleção) matriculados pela primeira vez antes de 1980] com uma largura de, pelo menos, 40 mm deviam ser excluídos da definição do produto. Segundo a Vannetukku, são mais caros do que os pneus normais para automóveis de passageiros e camiões ligeiros e não eram fabricados pela indústria da União, pelo que não lhe podiam causar qualquer prejuízo. A Vannetukku alegou igualmente que, contrariamente à alegação dos produtores da União, estes pneus diferiam dos pneus antigos.

(73) Além disso, várias partes interessadas (B.I.S. Srl, Baltityre Group, Bronson Wheels AB, Edison, Gummistrada B.V, Maxxis Hellas, Pneurama Lda e VA-PA Toute Oy) solicitaram a exclusão de vários tipos de produtos específicos de nicho, tais como pneus todo-o-terreno, pneus de construção diagonal, pneus para veículos antigos, marcas específicas para veículos antigos, pneus para reboques de alta velocidade e pneus de competição *semi-slick* utilizados para a derrapagem (*drifting*) em desportos motorizados. Nestas observações, alegou-se que os direitos prejudicariam os clientes, quando a indústria da União não produziu estes tipos de pneus ou apenas o fez de forma muito limitada, pelo que não pode ter sofrido qualquer prejuízo causado pelas suas importações.

(74) A CRIA alegou que a definição do produto objeto de inquérito era demasiado ampla e ambígua e abrangia uma vasta gama de grupos de produtos que não partilhavam propriedades, especificações e aplicações finais semelhantes. Tal como as partes acima referidas, a CRIA alegou que alguns destes pneus não concorriam com os pneus para automóveis de passageiros e camiões ligeiros e que a produção na União era insuficiente. A CRIA alegou igualmente que um inquérito *anti-dumping* realizado pelos EUA excluiu os pneus sobresselentes de utilização temporária do tipo T, os pneus de baixa velocidade e os pneus para reboques ([12]). Além disso, a CRIA salientou que a própria denúncia remetia para o Regulamento (UE) 2020/740 do Parlamento Europeu e do Conselho ([13]) ao definir o produto objeto de inquérito, embora esse regulamento não se aplique explicitamente a

([11]) Regulamento de Execução (UE) 2020/353 da Comissão, de 3 de março de 2020, que institui um direito *anti-dumping* definitivo e estabelece a cobrança definitiva do direito provisório instituído sobre as importações de rodas de aço originárias da República Popular da China (JO L 65 de 4.3.2020, p. 9, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2020/353/oj).

([12]) *Federal Register*, Vol. 80, N.º 153, 10 de agosto de 2015.

([13]) Regulamento (UE) 2020/740 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de maio de 2020, relativo à rotulagem dos pneus no que respeita à eficiência energética e a outros parâmetros, que altera o Regulamento (UE) 2017/1369 e revoga o Regulamento (CE) n.º 1222/2009 (JO L 177 de 5.6.2020, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2020/740/oj).

determinados pneus ([14]). Por conseguinte, a CRIA solicitou à Comissão que especificasse, para cada uma das categorias excluídas pelo Regulamento (UE) 2020/740, se estavam abrangidas pelo âmbito do inquérito. Numa comunicação posterior, a CRIA centrou-se na utilização temporária dos pneus sobresselentes, dos pneus para reboques e dos pneus profissionais todo-o-terreno. A CRIA reiterou que os pneus temporários e os pneus profissionais todo-o-terreno estavam isentos dos requisitos de rotulagem dos pneus estabelecidos no Regulamento (UE) 2020/740 e, uma vez que a própria denúncia salientava a importância dos requisitos obrigatórios de rotulagem (Registo Europeu de Produtos para a Etiquetagem Energética, «EPREL»), os pneus expressamente isentos desses requisitos deveriam, logicamente, ficar fora do âmbito do inquérito. No que respeita aos pneus para reboques, a CRIA declarou que também estavam abrangidos por um quadro regulamentar diferente ao abrigo do Regulamento UNECE n.º 54 ([15]), que os definiu como pneus de rolamento livre e proibiu a sua utilização nos eixos dianteiros de direção e de transmissão. A CRIA reiterou os argumentos de que esses três tipos de pneus não eram permutáveis com os pneus para automóveis de passageiros e camiões ligeiros normalizados e que eram todos facilmente identificáveis pelas marcações nos flancos, que são acrescentadas no processo de vulcanização e são características permanentes e não removíveis do pneu.

(75) A Comissão analisou cuidadosamente estas alegações e concluiu o seguinte.

(76) Em primeiro lugar, no que respeita ao pedido de esclarecimento apresentado pela CRIA, a Comissão sublinha que todos os pneus conformes com a definição do produto constante da secção 2 do aviso de início e da secção 2.1 estão abrangidos pela definição do produto objeto de inquérito, a menos que sejam especificamente excluídos. Os produtos abrangidos por vários regulamentos da UE ou da ONU relativos à rotulagem dos produtos ou à classificação dos veículos não são pertinentes para a determinação da definição do produto, a menos que sejam mencionados na definição do produto, como salientado pela própria denúncia a que a parte se refere ([16]). Além disso, não existe qualquer requisito de permutabilidade entre os vários tipos do produto em causa e não é necessário que todos os pneus possam ser utilizados em todos os veículos/posições. Estes elementos referem-se, em vez disso, à definição do produto similar e são importantes para a análise do prejuízo e necessários para a comparação do produto. Do mesmo modo, a definição do produto em inquéritos efetuados por administrações de outros países terceiros não é um fator relevante.

(77) No que respeita às alegações sobre os pneus temporários (4M Pro&Invest, CRIA, Hyundai e Hankook) e os pneus para reboques (4M Pro&Invest, CRIA e Otto Just), a Comissão observou que a maioria das diferenças apresentadas, tais como piso menos profundo ou com desenho mais simples, pressão de enchimento mais baixa ou mais elevada, menor dimensão, largura mais estreita, etc., não são suficientemente específicas nem identificáveis para justificar uma definição/exclusão do produto. Além disso, a alegação de que estes pneus não foram produzidos pela indústria da União não foi confirmada pelo inquérito, tal como verificado pela Comissão. A Comissão constatou que tanto os pneus temporários como os pneus para reboques foram produzidos pela indústria da União, embora em quantidades limitadas. Além disso, dada a forte pressão exercida pelas importações chinesas a preços excessivamente baixos, a indústria da União está, de facto, a perder terreno nestes segmentos do produto nas atuais condições de mercado. De um modo geral, a Comissão considerou que os pneus temporários e os pneus para reboques partilham as mesmas características físicas, químicas e técnicas de base. São fabricados com os mesmos materiais de base descritos no considerando 62.

(78) No que respeita à alegação sobre os pneumáticos de flanco branco, a Comissão observou que a Vannetukku não apresentou informações nem elementos de prova fundamentados das diferenças concretas nas características físicas, químicas ou técnicas, com base nas quais se pudesse excluir estes pneumáticos. Além disso, um preço mais elevado, por si só, não significa a ausência de *dumping*, subcotação dos preços e/ou dos custos. Acresce, ainda, que os elementos de prova constantes do dossiê e as informações publicamente disponíveis mostraram que esses pneus também eram fabricados pela indústria da União ([17]).

([14]) Os pneus foram enumerados pela CRIA do seguinte modo: a) Pneus todo-o-terreno profissionais; b) Pneus concebidos exclusivamente para serem instalados em veículos matriculados pela primeira vez antes de 1 de outubro de 1990; c) Pneus sobresselentes de utilização temporária do tipo T; d) Pneus cuja categoria de velocidade seja inferior a 80 km/h; e) Pneus cujo diâmetro nominal da jante não exceda 254 mm ou seja igual ou superior a 635 mm; f) Pneus equipados com dispositivos suplementares destinados a melhorar as suas propriedades de tração, como os pneus com pregos; g) Pneus concebidos apenas para serem instalados em veículos destinados exclusivamente a corridas e h) pneus usados, exceto se forem pneus importados de um país terceiro.

([15]) Regulamento n.º 54 da Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa (UNECE) — Disposições uniformes relativas à homologação dos pneus para veículos comerciais e seus reboques (JO L 183 de 11.7.2008, p. 41, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/54(2)/oj).

([16]) Versão não confidencial da denúncia, nota de rodapé 5 na página 5.

([17]) Fonte: sítios Web de vários comerciantes acessíveis ao público, tais como: Coker Tire em https://cokertire.com/tires/styles/whitewall-tires/michelin.html (consultado pela última vez em 27 de abril de 2026), e Topbanden em https://www.topbanden.com/NL/Pneus/MICHELIN/X%20WhiteWall (consultado pela última vez em 27 de abril de 2026).

(79) Do mesmo modo, no que respeita às alegações genéricas, tal como enumeradas no considerando 73, apresentadas por várias partes (B.I.S. Srl, Baltityre Group, Bronson Wheels AB, Edison, Gummistrada B.V, Maxxis Hellas, Pneurama Lda e VA-PA Toute Oy), a Comissão considerou que as alegações não contêm elementos de prova fundamentados das diferenças nas características físicas, químicas ou técnicas destes pneus, que permitam defini-los de forma distinta ou excluí-los da definição do produto objeto de inquérito.

(80) Na sequência da divulgação definitiva, a Vannetukku reiterou a sua alegação de que os pneumáticos de flanco branco deveriam ser excluídos da definição do produto. Salientou que estes pneus diferiam significativamente dos pneus normais, principalmente devido à camada adicional espessa de borracha branca nos flancos, que exige matérias-primas e processos de fabrico diferentes. A Vannetukku acrescentou ainda que os pneumáticos de flanco branco tinham limitações de velocidade diferentes (mais baixas) e eram produzidos por muito poucas empresas no mundo e nenhuma na União. A Vannetukku sublinhou que não vendia pneumáticos de flanco branco a preços de *dumping*. Sustentou, pelo contrário, que em geral estes produtos eram quase duas vezes mais caros do que um pneu normal equivalente e que o seu nível de preços permaneceu estável durante o período considerado. Por estas razões, nomeadamente a falta de produção na União e a ausência de *dumping*, a Vannetukku considerou que os pneumáticos de flanco branco não eram responsáveis pelas perdas de postos de trabalho na União e não podiam causar prejuízo à indústria da União.

(81) A CRIA reiterou a sua alegação de que os pneus temporários, de reboque e profissionais todo-o-terreno deveriam ser excluídos do âmbito do presente inquérito, em especial devido à sua falta de permutabilidade com os pneus para automóveis de passageiros e camiões ligeiros normalizados. A este respeito, a CRIA reiterou os argumentos já descritos no considerando 74 e enumerou vários inquéritos *anti-dumping* em que a Comissão excluiu determinados tipos do produto alegadamente devido à falta de permutabilidade ([18]). De acordo com a CRIA, a caracterização da Comissão de que estes produtos partilham a mesma utilização final porque *«rolam em veículos»* foi redutora e não refletiu a realidade económica e funcional. A CRIA acrescentou ainda que a Comissão rejeitou erradamente o Regulamento (UE) 2020/740 relativo à rotulagem dos pneus e as normas de homologação UNECE como irrelevantes para a definição do âmbito do produto, ignorando assim a legislação vinculativa em matéria de segurança que classifica distintamente os tipos de pneus.

(82) A Hyundai reiterou a sua alegação de que os pneus sobresselentes de utilização temporária deveriam ser excluídos da definição do produto, tal como descrito no considerando 69, e sublinhou que estes pneus são claramente distinguíveis devido às suas marcações.

(83) A Otto Just reiterou as suas alegações relativas aos pneus para reboques resumidas no considerando 71 e apelou a uma avaliação diferenciada deste segmento.

(84) As alegações relativas à definição do produto e, em especial, à falta de permutabilidade entre os vários tipos do produto, já descritas e respondidas nos considerandos 76 a 78, não foram reiteradas. A Comissão sublinhou que tem ampla competência para decidir sobre a definição do produto e avaliar o grau de permutabilidade. A este respeito, pode argumentar-se que o facto de determinados tipos poderem não ser adequados do ponto de vista económico ou funcional para todos os tipos e dimensões de veículos, mesmo no grupo dos pneus para automóveis de passageiros e camiões ligeiros mais normalizados, não significa de modo algum que não possam ser abrangidos

([18]) Regulamento de Execução (UE) 2024/2163 da Comissão, de 14 de agosto de 2024, que institui um direito *anti-dumping* provisório sobre as importações de biodiesel da República Popular da China (JO L, 2024/2163, 16.8.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/2163/oj), considerando 40; Regulamento de Execução (UE) 2025/261 da Comissão, de 10 de fevereiro de 2025, que institui um direito *anti-dumping* definitivo sobre as importações de biodiesel originário da República Popular da China (JO L, 2025/261, 11.2.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/261/oj), considerandos 17 a 25; Regulamento de Execução (UE) n.º 830/2014 da Comissão, de 30 de julho de 2014, que altera o Regulamento (CE) n.º 1890/2005 do Conselho, o Regulamento de Execução (UE) n.º 2/2012 do Conselho e o Regulamento de Execução (UE) n.º 205/2013 do Conselho no que respeita à definição do produto das medidas *anti-dumping* em vigor relativas a elementos de fixação e seus componentes, de aço inoxidável, e no que respeita aos pedidos de reexame de novo exportador, e prevê a possibilidade de reembolso ou de dispensa de pagamento de direitos em certos casos (JO L 228 de 31.7.2014, p. 16, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2014/830/oj), considerando 43; Regulamento de Execução (UE) 2017/1932 da Comissão, de 23 de outubro de 2017, que altera o Regulamento de Execução (UE) n.º 412/2013 do Conselho que institui um direito *anti-dumping* definitivo e estabelece a cobrança definitiva do direito provisório instituído sobre as importações de artigos para serviço de mesa ou de cozinha, de cerâmica, originários da República Popular da China (JO L 273 de 24.10.2017, p. 4, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/1932/oj), considerandos 21 a 24; Regulamento de Execução (UE) 2023/2202 da Comissão, de 16 de outubro de 2023, que altera o Regulamento de Execução (UE) 2019/1259 que institui um direito *anti-dumping* definitivo sobre as importações de acessórios roscados para tubos, moldados, de ferro fundido maleável e ferro fundido de grafite esferoidal, originários da República Popular da China e da Tailândia (JO L, 2023/2202, 17.10.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/2202/oj), considerandos 29 a 32.

pela mesma definição do produto para efeitos de um inquérito *anti-dumping*. Os pneumáticos de nicho identificados por estas partes partilham as mesmas características físicas de base que os pneus para automóveis de passageiros e camiões ligeiros normalizados, ou seja, são todos pneus à base de borracha, com estruturas de flancos e de piso adaptadas à sua utilização básica, a saber ser montados nas rodas de um veículo e formar o ponto de contacto com a estrada, suportando o seu peso e fornecendo simultaneamente tração, controlo da direção, desempenho de travagem e absorção de choques em várias combinações. As alegadas diferenças referidas por estas partes sobre as características físicas ou as utilizações não contradiziam esta similitude funcional fundamental e, por conseguinte, não permitiam chegar a uma conclusão sobre a absoluta falta de permutabilidade entre os pneus para automóveis de passageiros e camiões ligeiros e outros produtos de nicho. Nos vários casos apresentados pela CRIA, as exclusões foram concedidas com base nos factos específicos desses inquéritos e, em todos os casos, com base em diferenças nas características físicas, químicas e técnicas dos produtos, pelo que não demonstram que a Comissão se afastou da sua prática estabelecida. A título de exemplo, no caso dos parafusos bimetálicos, a decisão sobre a exclusão do produto baseou-se principalmente nas diferenças relativas às características físicas, químicas e técnicas ([19]), uma vez que estes parafusos eram, de facto, uma combinação específica de parafusos de aço inoxidável e de aço-carbono. Do mesmo modo, os vários artigos excluídos da definição do produto no inquérito relativo aos artigos para serviço de mesa ou de cozinha, de cerâmica, ou aos acessórios roscados para tubos moldados, basearam-se nas suas diferentes características físicas, químicas e técnicas. O caso do biodiesel distingue-se também claramente, uma vez que o combustível de aviação sustentável («SAF») foi excluído porque servia uma indústria (aviação) totalmente distinta do transporte rodoviário.

(85) Por último, no que respeita ao Regulamento (UE) 2020/740 relativo à rotulagem dos pneus, alegadamente ignorado, e às normas de homologação UNECE, a Comissão considerou que eram irrelevantes para a definição do produto, uma vez que o produto em causa num inquérito *anti-dumping* foi definido de forma autónoma pela autoridade responsável pelo inquérito com base nas características do produto e na relação de concorrência no mercado, e não refletiam a classificação regulamentar do produto ao abrigo de outros organismos do direito da UE.

(86) Por conseguinte, os pedidos de exclusão dos tipos do produto acima enumerados da definição do produto foram rejeitados e foi mantida a definição do produto, tal como especificada no aviso de início e reproduzida na secção 2.1.

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

(87) Segundo a denúncia, o mercado de pneumáticos para automóveis de passageiros e camiões ligeiros pode dividir-se em três níveis distintos. Os pneus de nível 1 são os pneus *de gama alta* caracterizados pelo melhor desempenho e por preços mais elevados. Os pneus de nível 2 correspondem ao segmento *intermédio* ou de gama média caracterizados pela melhor relação qualidade/preço. Os pneus de nível 3 incluem o segmento *económico* do mercado.

(88) As informações recolhidas e/ou recebidas pela Comissão confirmaram esta segmentação do mercado de pneumáticos para automóveis de passageiros e camiões ligeiros no mercado da União. Embora não existam linhas divisórias claras e permanentes entre os níveis (tal como explicado mais pormenorizadamente no considerando 425), existe um acordo geral entre as partes interessadas e as conclusões da Comissão sobre a seguinte categorização:

(a) O nível 1 abrange o segmento de gama alta («premium») com as marcas emblemáticas dos principais fabricantes. O reconhecimento da marca é um fator importante para os pneus deste nível e justifica preços mais elevados para desempenhos elevados expectáveis e grande componente tecnológica. Este nível inclui as vendas no mercado do equipamento de origem e no mercado de substituição.

(b) O nível 2 abrange o segmento «intermédio» tanto para os pneus de origem como para os pneus de substituição. O reconhecimento da marca continua a ser importante neste nível e, habitualmente, as marcas são bem conhecidas dos compradores, que também conseguem identificar os fabricantes dos pneus. As questões de preços assumem maior importância na decisão de compra.

(c) O nível 3 abrange o segmento «económico» predominantemente para pneus de substituição, embora também possam existir vendas de equipamento de origem neste nível. Neste segmento, os desempenhos são mais limitados em termos de resistência ao rolamento, travagem, manobrabilidade e redução do ruído. O preço é o principal fator determinante, se bem que não o único, para a decisão de compra do cliente.

([19]) Regulamento de Execução (UE) n.º 830/2014, considerando 42.

(89) A Comissão publicou uma nota com o mapeamento de pneus por marca, que foi disponibilizada a todas as partes interessadas para apresentação de observações em 4 de setembro de 2025.

(90) O mapeamento teve por base a análise das seguintes informações:

— a denúncia (em especial a secção 3 e o anexo 4);

— as respostas ao questionário ([20]) das empresas incluídas na amostra e das empresas que solicitaram um exame individual, às quais se solicitou que declarassem o nível correspondente por marca; e

— informações fornecidas em sítios Web especializados ([21]), que classificam as marcas em níveis com base na sua perceção do mercado.

2.4.2. *Alegações relativas à classificação da segmentação do mercado de pneus da União*

(91) Tal como referido no considerando 88, as partes interessadas aceitaram em geral a divisão do mercado em três níveis (segmentos) e o mapeamento das marcas de pneus tal como proposto pela Comissão.

(92) Recebeu algumas observações sugerindo a reclassificação das seguintes marcas: Barum, Debica, Dunlop, Tigar, General Tire, Gislaved, Hankook, Matador, Sava e Viking.

(93) A fim de proteger o anonimato das partes interessadas, a Comissão não pôde divulgar a que partes correspondiam as alegações.

(94) No que respeita à marca Hankook, foram invocadas quatro razões para a classificação no nível 2 em vez do nível 1:

— A denúncia classificou a Hankook no nível 2 com base no seu conhecimento do mercado.

— A Hankook reconheceu que estava a passar gradualmente do nível 2 para o nível 1, mas ainda não existia uma perceção amplamente consensual de que pertencia atualmente ao nível 1.

— A Hankook invocou a perceção do mercado, citando as classificações globais dos níveis no estudo *2018 Tire Review* ([22]).

— Os preços da marca Hankook correspondem aos de outros produtores do nível 2 e não aos do nível 1.

(95) Tendo em conta as observações da Comissão sobre o mapeamento do mercado, bem como as fontes mencionadas nos considerandos 90 e 94, a Debica, a Barum, a Matador e a Sava foram consideradas de nível 3, enquanto a Hankook e a Dunlop foram transferidas do nível 1 para o nível 2. Em 27 de março de 2026, a Comissão informou as partes da revisão do mapeamento dos pneus por marca.

3. **DUMPING**

3.1. **Procedimento para a determinação do valor normal nos termos do artigo 2.º, n.º 6-A, do regulamento de base**

(96) Atendendo que havia elementos de prova suficientes disponíveis no momento do início do inquérito, que indiciavam a existência de distorções importantes na aceção do artigo 2.º, n.º 6-A, alínea b), do regulamento de base no que se refere à RPC, a Comissão considerou que seria adequado dar início ao inquérito no que diz respeito aos produtores-exportadores deste país tendo em conta o artigo 2.º, n.º 6-A, do regulamento de base.

([20]) Nível comunicado na lista de vendas por transação das empresas incluídas na amostra.

([21]) https://www.tyrereviews.com/Tyre, https://www.grip500.it/pneumatico/, https://www.bandenexpert.be/bandenmerken/, https://www.bandenexpert.be/bandenmerken/, https://www.tyrecomp.co.uk/brands.htm e https://wulkanista.pl/klasy-opon/. Esta lista não é exaustiva.

([22]) *Tire Tier Study: Exploring the Criteria and Confusion of Tire Industry Tiers: The Results*, publicado em 19 de fevereiro de 2019 (autor: Patti Hoying). https://www.tirereview.com/tier-study-results-based-on-tire-quality-engineering-performance (consultado pela última vez em 30 de março de 2026).

(97) Assim, a fim de recolher os dados necessários para a eventual aplicação do artigo 2.º, n.º 6-A, do regulamento de base, no aviso de início, a Comissão convidou todos os produtores-exportadores da RPC a facultarem as informações relativas aos *inputs* utilizados para produzir o produto objeto de inquérito. Apresentaram as informações pertinentes 34 produtores-exportadores.

(98) A fim de obter as informações que considerou necessárias para o inquérito, no que diz respeito às alegadas distorções importantes, a Comissão enviou um questionário ao Governo da RPC. Além disso, no ponto 5.3.2 do aviso de início, a Comissão convidou todas as partes interessadas a apresentar os seus pontos de vista, a facultar informações e a fornecer elementos de prova de apoio relativamente à aplicação do artigo 2.º, n.º 6-A, do regulamento de base, no prazo de 37 dias, a partir da data de publicação do aviso de início no *Jornal Oficial da União Europeia*.

(99) O Governo da RPC não respondeu ao questionário nem apresentou observações sobre a aplicação do artigo 2.º, n.º 6-A, do regulamento de base, no prazo fixado. Posteriormente, a Comissão informou o Governo da RPC de que utilizaria os dados disponíveis, na aceção do artigo 18.º do regulamento de base, para determinar a existência de distorções importantes na RPC.

(100) No aviso de início, a Comissão assinalou igualmente que, à luz dos elementos de prova disponíveis, poderia ter de selecionar um país representativo adequado nos termos do artigo 2.º, n.º 6-A, alínea a), do regulamento de base para efeitos da determinação do valor normal com base em preços ou valores de referência sem distorções. O autor da denúncia identificou a Sérvia como país representativo adequado.

(101) Em 4 de setembro de 2025, através de uma nota («primeira nota»), a Comissão informou as partes interessadas das fontes pertinentes que tencionava utilizar para determinar o valor normal. Nessa nota, a Comissão apresentou uma lista de todos os fatores de produção, tais como matérias-primas, mão de obra e energia, utilizados na produção do produto em causa. Além disso, com base nos critérios que orientam a escolha de preços ou de valores de referência sem distorções, a Comissão identificou o México, a Sérvia e a Turquia como possíveis países representativos. A Comissão recebeu observações do autor da denúncia, da CRIA, do grupo GITI, do grupo Hankook, da Kumho e da Shandong Yongsheng.

(102) Em 14 de outubro de 2025, através de uma segunda nota («segunda nota»), a Comissão informou as partes interessadas das fontes pertinentes que tencionava utilizar para determinar o valor normal, tendo selecionado a Turquia como país representativo. Informou igualmente as partes interessadas de que iria estabelecer os encargos de venda, despesas administrativas e outros encargos gerais («VAG») e os lucros com base nas informações disponíveis relativas à Brisa Bridgestone, um produtor da Turquia.

(103) A Comissão recebeu observações da CRIA, do grupo GITI, do grupo Hankook, da Kumho, da Shandong Yongsheng, bem como da Sumitomo Rubber (Hunan) e da Sumitomo Rubber (Changshu) («grupo Sumitomo»), às quais se dá resposta na secção 3.3.

3.2. **Valor normal**

(104) Nos termos do artigo 2.º, n.º 1, do regulamento de base, «o valor normal baseia-se habitualmente nos preços pagos ou a pagar, no decurso de operações comerciais normais, por clientes independentes no país de exportação.»

(105) No entanto, em conformidade com o artigo 2.º, n.º 6-A, alínea a), do regulamento de base, «[n]o caso de se determinar, [...], que não é adequado utilizar os preços e os custos no mercado interno do país de exportação, devido à existência naquele país de distorções importantes na aceção da alínea b), o valor normal deve ser calculado exclusivamente com base nos custos de produção e nos encargos de venda, refletindo preços ou valores de referência sem distorções», e «deve incluir um montante razoável e sem distorções para ter em conta os encargos de venda, despesas administrativas e outros encargos gerais, e os lucros» (os «encargos de venda, despesas administrativas e outros encargos gerais» são a seguir designados por VAG).

(106) Como a seguir se explica, a Comissão considerou no presente inquérito que, atendendo aos elementos de prova disponíveis e à falta de colaboração do Governo da RPC, se justificava aplicar o artigo 2.º, n.º 6-A, do regulamento de base.

3.2.1. *Existência de distorções importantes*

(107) Nos termos do artigo 2.º, n.º 6-A, alínea b), do regulamento de base, «distorções importantes são distorções que ocorrem quando os preços ou custos comunicados, incluindo os custos das matérias-primas e da energia, não resultam do livre funcionamento do mercado pelo facto de serem afetados por uma intervenção estatal substancial. Ao avaliar a existência de distorções importantes, deve atender-se nomeadamente ao impacto potencial de um ou vários dos seguintes elementos:

— o mercado em questão ser servido, de forma significativa, por empresas que são propriedade das autoridades do país de exportação ou operam sob o seu controlo, supervisão ou orientação política;

— a presença do Estado em empresas, o que permite ao Estado interferir em matéria de preços ou custos;

— políticas públicas ou medidas que discriminem em favor dos fornecedores do mercado interno ou que de outra forma influenciem o livre funcionamento do mercado;

— a ausência, a aplicação discriminatória ou a aplicação inadequada da legislação em matéria de insolvência, sociedades ou propriedade;

— os custos salariais serem distorcidos;

— o acesso ao financiamento concedido por entidades que executam os objetivos da política pública ou que de qualquer outro modo não atuam de forma independente do Estado.»

(108) Uma vez que a lista constante do artigo 2.º, n.º 6-A, alínea b), do regulamento de base não é cumulativa, não é necessário ter em conta todos os elementos para determinar a existência de distorções importantes. Ademais, podem utilizar-se as mesmas circunstâncias de facto para demonstrar a existência de um ou mais elementos da lista.

(109) No entanto, qualquer conclusão relativa a distorções importantes na aceção do artigo 2.º, n.º 6-A, alínea a), do regulamento de base deve ter por base todos os elementos de prova disponíveis. A avaliação global da existência de distorções pode também ter em conta o contexto geral e a situação no país de exportação, sobretudo quando os elementos fundamentais da estrutura económica e administrativa do país de exportação conferem ao governo poderes consideráveis que lhe permitem intervir na economia de uma forma tal que os preços e os custos não resultam do livre funcionamento do mercado.

(110) O artigo 2.º, n.º 6-A, alínea c), do regulamento de base estabelece que «[c]aso a Comissão tenha indícios fundados da eventual existência de distorções importantes, nos termos da alínea b), num determinado país ou num determinado setor deste país, e se adequado para a aplicação efetiva do presente regulamento, a Comissão deve elaborar, publicar e atualizar periodicamente um relatório descrevendo as circunstâncias de mercado referidas na alínea b) naquele país ou setor.»

(111) Em conformidade com esta disposição, a Comissão elaborou um relatório específico sobre a China ([23]) («relatório») que contém elementos de prova da existência de uma intervenção estatal substancial a muitos níveis da economia, incluindo distorções específicas em muitos fatores de produção fundamentais (por exemplo, terrenos, energia, capital, matérias-primas e mão de obra) e em determinados setores (entre os quais, o setor químico). No início do inquérito, as partes interessadas foram convidadas a contestar, comentar ou completar os elementos de prova constantes do dossiê do inquérito. O relatório foi incluído no dossiê do inquérito na fase de início.

(112) O autor da denúncia alegou que existem distorções importantes no setor do produto em causa, e remeteu para o relatório e para outros elementos de prova pertinentes que o complementam. Concretamente, o autor da denúncia referiu que o mercado da China está dissociado das forças normais de mercado devido ao facto de a China ser um Estado comunista fundamentado na doutrina da economia de mercado socialista e de o Partido Comunista da China («PCC» ou «Partido») exercer uma grande influência sobre a economia, incluindo o setor privado. Através dos poderes constitucionais, do planeamento industrial e da integração das estruturas do Partido em toda a indústria, o Estado determina as prioridades económicas e a afetação dos recursos.

([23]) Documento de trabalho dos serviços da Comissão sobre distorções importantes na economia da República Popular da China para efeitos dos inquéritos de defesa comercial, 10 de abril de 2024, SWD(2024) 91 final; https://ec.europa.eu/transparency/documents-register/detail?ref=SWD(2024)91&lang=en.

(113) O autor da denúncia argumentou igualmente que, em inquéritos anteriores da Comissão, se concluiu que existem distorções importantes na indústria dos pneus para autocarros e camiões, e também em determinados setores a montante, por exemplo, os setores siderúrgico, petroquímico, têxtil e da energia. Segundo o autor da denúncia, estas conclusões aplicam-se também à indústria dos pneus para automóveis de passageiros e camiões ligeiros.

(114) O autor da denúncia recordou ainda outras informações no que respeita aos seguintes elementos que dão azo a distorções importantes.

(115) Em primeiro lugar, o autor da denúncia observou que o mercado dos pneus para automóveis de passageiros e camiões ligeiros da China é servido, de forma significativa, por empresas que são propriedade dos poderes públicos ou operam sob o seu controlo, supervisão ou orientação política.

(116) Especificamente, o autor da denúncia afirmou que a economia chinesa está extremamente dependente das empresas estatais, que são estratégicas para a manutenção do controlo estatal. As empresas estatais representam cerca de 25 % do PIB da China e estão concentradas em setores críticos. A Comissão de Supervisão e Administração dos Ativos Estatais (SASAC) supervisiona as empresas estatais, executa planos industriais e controla os recursos, a gestão e as nomeações de pessoal das empresas, assegurando assim a consecução dos objetivos do Partido. O controlo omnipresente do Estado estende-se à indústria dos pneus e aos respetivos setores a montante e a jusante.

(117) O autor da denúncia frisou que, nos setores a montante e mesmo no setor do fabrico dos pneus, as empresas estatais exercem um controlo considerável. Para além do setor petroquímico, há também grandes intervenientes estatais nas indústrias chinesas da borracha natural e dos têxteis. Vários dos principais produtores de pneus da China são detidos, direta ou indiretamente, por entidades públicas. Por exemplo, o produtor de pneumáticos para automóveis de passageiros Shuangqian Tire Group Co. Ltd. é controlado por uma empresa estatal, e a China National Tyre & Rubber Co. Ltd («CNRC») é uma subsidiária da SINOCHEM. Até as empresas que não são maioritariamente detidas pelo Estado, como a Giti Tire Co. e a Prinx Chengshan (Shandong) Tire Co., têm empresas estatais na sua estrutura de capital. Este controlo estatal omnipresente nos setores a montante e na própria indústria dos pneumáticos acentua as substanciais distorções das forças de mercado.

(118) Em segundo lugar, o autor da denúncia argumentou que o Governo e o PCC exercem uma profunda influência, que se estende também às empresas chinesas, o que permite que o Estado interfira em matéria de preços ou custos.

(119) O autor da denúncia recordou que o PCC exerce controlo sobre as empresas através das células do Partido que delas fazem parte e devem ser criadas por todas as organizações que tenham três ou mais membros do Partido. Os poderes do PCC nas empresas estatais são consideráveis e permitem-lhe nomear quadros superiores e orientar as principais decisões. Por seu turno, as empresas privadas têm vindo a ser cada vez mais pressionadas para integrar a liderança do Partido nos seus processos de tomada de decisão. A influência do PCC é reforçada por diversas políticas, como o Código de governo das sociedades, de 2018, e os Pareceres sobre a intensificação do trabalho da Frente Unida, de 2020 ([24]), que promovem a liderança do Partido nas empresas privadas. Aliás, o sistema de «admissão recíproca e exercício concomitante de funções» facilita a integração dos membros do Partido na estrutura de direção da empresa. Nas empresas estatais, os principais cargos executivos devem ser detidos por membros do PCC, garantindo assim a liderança do PCC na governação empresarial. O PCC controla também os recursos humanos nas empresas estatais e privadas, controlando as decisões de contratação de pessoal e gerindo reservas de talentos, a fim de alinhar as nomeações com os objetivos do Partido.

(120) O autor da denúncia salientou ainda que o 14.º Plano Quinquenal nacional salienta a adesão às orientações do PCC, exigindo que as empresas integrem a ideologia do Partido nas suas operações. Por seu turno, associações industriais como a CRIA e a Câmara de Comércio de Importadores e Exportadores de Metais, Minérios e Produtos Químicos da China «CCCMC») garantem o respeito das diretrizes do Estado pelos fabricantes de pneus e as empresas coligadas. Através das suas sucursais e por meio de orientações, a CRIA funciona como um elo entre o Partido e os poderes públicos, por um lado, e as empresas, por outro, promovendo a influência do PCC no controlo dos resultados da indústria. Há também secções do Partido integradas na estrutura destas associações, cujos dirigentes são membros do Partido.

([24]) Ver Secretariado-Geral do Comité Central do Partido Comunista da China, «Pareceres sobre a intensificação do trabalho da Frente Unida na economia privada na nova era» (15 de setembro de 2020), disponível em: https://interpret.csis.org/translations/the-general-office-of-the-ccp-central-committee-issued-the-opinion-on-strengthening-the-united-front-work-of-the-private-economy-in-the-new-era/.

(121) O autor da denúncia observou ainda que o facto de serem propriedade do Estado e de os seus dirigentes serem membros do Partido atesta a considerável influência do Partido em alguns dos principais produtores de pneus, como a Qingdao Doublestar, a Shuangqian Tire Group Co., Ltd., e a Sailun Group Co. O autor da denúncia sublinhou que a omnipresença do Estado e o controlo exercido pelo Partido restringem a capacidade das empresas chinesas de fixarem preços e custos de forma independente, porque estes são influenciados por considerações alinhadas pelos objetivos do PCC que nada têm a ver com razões de mercado e os afastam assim das forças normais do mercado.

(122) Em terceiro lugar, o autor da denúncia afirmou que as medidas e políticas públicas da China discriminam em favor dos fornecedores do mercado interno e falseiam consideravelmente o livre funcionamento do mercado, também na indústria dos pneus e na respetiva cadeia de aprovisionamento. O Governo da RPC aplica um planeamento exaustivo através dos planos quinquenais e dos planos setoriais específicos, no âmbito dos quais se definem objetivos de produção, inovação e desenvolvimento ecológico. Estes planos dão prioridade a setores fundamentais a montante, entre os quais os setores siderúrgico, petroquímico, da borracha natural e da energia, e a indústrias a jusante relacionadas com a indústria de fabrico de pneus.

(123) O autor da denúncia fez notar que as políticas públicas são concebidas com o objetivo de exercer um maior controlo sobre a indústria de pneus. Estas políticas apoiam estrategicamente o desenvolvimento da indústria, assegurando o alinhamento com os objetivos estatais e reforçando a influência governamental em todos os níveis da indústria. Por exemplo, o setor dos pneus é mencionado expressamente nos planos quinquenais e usufrui de apoio direto concedido pelo Governo da RPC. Os pneus são também objeto das Orientações para a promoção do desenvolvimento de elevada qualidade das indústrias petroquímica e química durante a vigência do 14.º Plano Quinquenal. As referidas orientações não só salientam o avanço dos produtos de pneus através de uma transformação digital normalizada, como também se centram no reforço das normas tecnológicas e de qualidade em todo o setor. A aplicação é viabilizada por associações industriais como a CRIA, que atuam como veículos entre os poderes públicos e as empresas de pneus, garantindo o alinhamento com os objetivos estratégicos definidos nas orientações. O Governo da RPC utiliza contratos públicos favoráveis, apoio financeiro e outros instrumentos para aumentar a competitividade dos pneus produzidos internamente nos mercados estrangeiros.

(124) Além disso, o autor da denúncia salientou que os governos provinciais emitem regulamentos em apoio dos produtores de pneus. Um exemplo importante é o 14.º Plano Quinquenal de Shandong, que visa consolidar o apoio do setor público e reforçar as capacidades das empresas privadas, centrando-se na cadeia de abastecimento e na afetação de recursos da indústria automóvel. A província visou a sua indústria automóvel através da «sinergia da cadeia de abastecimento e da capacidade de afetação de recursos». Outras intervenções do Estado apoiam diretamente os produtores de pneus nos seus investimentos em I&D, iniciativas de ecologização e melhorias da cadeia de produção.

(125) O autor da denúncia afirmou ainda que estas políticas reduzem artificialmente os custos de produção. Por exemplo, a iniciativa «Uma Cintura, uma Rota» apoia a sensibilização dos fabricantes chineses de pneus, proporcionando formas favoráveis de exportar e consolidar a sua posição no mercado mundial, bem como na China.

(126) Em quarto lugar, o autor da denúncia apontou igualmente para a ausência, a aplicação discriminatória ou a aplicação inadequada da legislação chinesa em matéria de insolvência, sociedades ou propriedade. O autor da denúncia salientou, em especial, o apoio artificial a produtores de pneus financeiramente insustentáveis, que concorrem a nível local e internacional com empresas estrangeiras graças ao apoio que lhes permite escapar à falência.

(127) O autor da denúncia chamou ainda a atenção para o facto de não haver propriedade fundiária privada na China, onde a concessão de terrenos é controlada pelos poderes públicos e determinada por considerações políticas e não por decisões assentes no mercado. Decorre do que precede que as empresas de pneus apoiadas pelo Estado usufruem de vantagens desleais, o que falseia ainda mais o mercado e compromete a livre concorrência no mercado da indústria de pneus.

(128) Em quinto lugar, o autor da denúncia argumentou que os custos salariais na China são objeto de distorções importantes, observando que existe apenas um sindicato juridicamente reconhecido, controlado pelo PCC, em atividade no país. Este controlo, a par da não ratificação, pela China, de convenções fundamentais da Organização Internacional do Trabalho e de práticas laborais restritivas, resulta numa ingerência política que influencia os processos de fixação de salários e dá azo a resultados salariais que são determinados pelo Estado e não pelo mercado. Acresce ainda que o sistema de registo dos agregados discrimina os trabalhadores migrantes ao restringir o acesso a prestações sociais e económicas, falseando ainda mais o custo da mão de obra na economia da China.

(129) Em sexto lugar, os produtores de pneus da China têm acesso ao financiamento concedido por entidades que executam os objetivos da política pública ou que de qualquer outro modo não atuam de forma independente do Estado. Não só os principais bancos da China são estatais, como também os bancos privados devem respeitar as políticas nacionais no exercício da sua atividade. Por este motivo, o investimento preferencial é canalizado para as indústrias «incentivadas». O autor da denúncia ilustrou essas vantagens para os fabricantes chineses de pneus, destacando os empréstimos preferenciais e o financiamento recebido por empresas, como o Grupo Shanghai Huayi, a Double Coin e a Prinx Chengshan, de bancos públicos como o Banco de Importações-Exportações da China e o Banco da China. Além disso, empresas como a Doublestar mantêm fortes laços com bancos como o Banco das Comunicações, que se comprometeram a prestar um apoio significativo ao investimento e ao financiamento de linhas de crédito, demonstrando as motivações políticas destas instituições financeiras.

(130) O autor da denúncia observou ainda que as notações de crédito e das obrigações da China são frequentemente inflacionadas e são sistematicamente mais elevadas do que as notações internacionais. Esta distorção decorre das garantias estatais implícitas concedidas às indústrias «incentivadas» ou de outro modo classificadas, que atenuam efetivamente o risco de incumprimento do pagamento de obrigações. São exemplos destas práticas a concessão às empresas, pelas agências de crédito chinesas, de notações consideravelmente mais elevadas do que as concedidas pelas agências internacionais reconhecidas, que lhes permitem beneficiar de condições de crédito mais favoráveis.

(131) Em geral, o autor da denúncia afirmou que toda a economia chinesa e, por conseguinte, também a indústria dos pneus, são afetadas por distorções importantes. O Governo da RPC intervém a todos os níveis da cadeia de aprovisionamento de pneus, dando assim azo a uma situação em que os *inputs*, os *inputs* desses *inputs*, e por aí adiante, são todos afetados, de uma forma ou de outra, pelas distorções induzidas pelos poderes públicos.

(132) Em suma, o autor da denúncia argumentou que, no setor dos pneus, existem distorções importantes nos termos do artigo 2.º, n.º 6-A, do regulamento de base.

(133) A Comissão examinou se era adequado utilizar os preços e os custos praticados no mercado interno da China, devido à existência de distorções importantes na aceção do artigo 2.º, n.º 6-A, alínea b), do regulamento de base. Esta análise abordou as intervenções estatais substanciais na economia da China em geral, mas também a situação específica do mercado no setor em causa, incluindo o produto em causa.

(134) A Comissão fê-lo com base nos elementos de prova que se encontram no dossiê, incluindo os elementos de prova constantes do relatório, que assenta em fontes de acesso público. A Comissão completou ainda estes elementos de prova com a sua própria pesquisa sobre os vários critérios com relevância para confirmar a existência de distorções importantes na China.

3.2.1.1. Distorções importantes que afetam os preços e os custos no mercado interno da China

(135) O sistema económico chinês assenta no conceito da economia de mercado socialista. Este conceito está consagrado na Constituição chinesa e determina a governação económica do país. O princípio fundamental é «a propriedade pública socialista dos meios de produção, ou seja, a propriedade pelo conjunto da população e a propriedade coletiva pelos trabalhadores» ([25]).

([25]) Relatório — capítulo 2, p. 7.

(136) A economia estatal é considerada a «força motriz da economia nacional» e incumbe ao Estado «garantir a sua consolidação e o seu crescimento» ([26]). Assim o atestam documentos estratégicos recentes de 2024, que revelam que o Governo da RPC continua a procurar «promover a concentração de capitais do Estado em indústrias importantes [...] e em indústrias estratégicas emergentes orientadas para o futuro ([27]) e reforçar as injeções de capital para apoiar o desenvolvimento de elevada qualidade das empresas estatais» ([28]). Por conseguinte, a estrutura global da economia chinesa não só permite intervenções estatais substanciais na economia, como essas intervenções decorrem de um mandato expresso. A noção de supremacia da propriedade pública sobre a propriedade privada está omnipresente em todo o sistema jurídico e é destacada como princípio geral em todos os atos legislativos da administração central.

(137) A legislação chinesa em matéria de propriedade é um exemplo paradigmático: refere-se à etapa primária do socialismo e confia ao Estado a defesa do sistema económico de base ao abrigo do qual a propriedade estatal desempenha um papel dominante.

(138) São toleradas outras formas de propriedade, cujo desenvolvimento é autorizado por lei em paralelo com a propriedade estatal ([29]). Assim, se bem que reconheça formalmente as empresas privadas como uma *componente importante da economia de mercado socialista*, a lei de promoção do desenvolvimento da economia privada de 2025 ([30]) («Lei de promoção da economia privada») estipula, ao mesmo tempo, que «as organizações económicas privadas do setor económico e os respetivos operadores devem favorecer a liderança do PCC, respeitar o sistema socialista chinês e participar ativamente na construção de uma potência socialista moderna» ([31]).

(139) Decorre do que precede que os operadores económicos estão sujeitos — direta ou indiretamente — à orientação política, à coordenação administrativa e às obrigações de alinhamento ideológico impostas pelas instituições do Partido-Estado, que perpetuam as distorções estruturais no quadro de concorrência.

(140) Além do mais, nos termos da legislação chinesa, a economia de mercado socialista é desenvolvida sob a liderança do PCC e as estruturas do Estado chinês e do PCC estão interligadas a todos os níveis (jurídico, institucional, pessoal), e formam uma superestrutura em que as funções do PCC e do Estado são indestrinçáveis.

(141) Na sequência de uma alteração da Constituição chinesa, em março de 2018, a liderança do PCC, reiterada no texto do artigo 1.º da Constituição, assumiu um papel de destaque ainda maior.

(142) A seguir à primeira frase da disposição: [o] «sistema socialista é o sistema de base da República Popular da China», foi inserida uma segunda frase: «[a] característica distintiva do socialismo chinês é a liderança do Partido Comunista da China[PCC]» ([32]). Esta frase evidencia o controlo indiscutível e crescente do sistema económico chinês por parte do PCC.

(143) Esta liderança e este controlo são inerentes ao sistema chinês e vão muito além da situação habitual noutros países em que os governos exercem um controlo macroeconómico geral no âmbito do qual o mercado funciona livremente.

(144) O Estado chinês aplica uma política económica intervencionista na prossecução de objetivos, que coincidem com os objetivos políticos definidos pelo PCC em vez de refletir as condições económicas prevalecentes num mercado livre ([33]). Entre as múltiplas ferramentas económicas intervencionistas utilizadas pelas autoridades chinesas contam-se o sistema de planeamento industrial, o sistema financeiro e as intervenções a nível do quadro regulamentar.

([26]) Relatório — capítulo 2, pp. 7-8.
([27]) Ver a decisão do Comité Central do PCC relativa ao aprofundamento global das reformas e à promoção da modernização com características chinesas, secção II.5, disponível em: https://www.gov.cn/zhengce/202407/content_6963770.htm (consultado em 11 de novembro de 2025).
([28]) Ver o parecer do Conselho de Estado sobre a melhoria do sistema orçamental para as operações de capitais públicos, disponíveis em: https://www.gov.cn/zhengce/content/202401/content_6924612.htm (consultado em 11 de novembro de 2025).
([29]) Relatório — capítulo 2, pp. 10 e 18.
([30]) Ver: https://www.gov.cn/yaowen/liebiao/202504/content_7022018.htm (consultado em 11 de novembro de 2025).
([31]) *Ibidem*, artigo 5.º.
([32]) Disponível em: http://www.npc.gov.cn/zgrdw/englishnpc/Constitution/node_2825.htm (consultado em 25 de novembro de 2025).
([33]) Relatório — capítulo 2, pp. 29-30.

(145) Em primeiro lugar, no que diz respeito ao nível de controlo da administração em geral, a direção da economia chinesa é regida por um sistema complexo de planeamento industrial que afeta todas as atividades económicas do país. No seu conjunto, estes planos formam uma matriz completa e complexa de políticas setoriais e transversais que se estende a todos os níveis da administração.

(146) Os planos a nível provincial são bastante exaustivos, ao passo que os planos nacionais estabelecem objetivos um pouco mais amplos. Os planos especificam igualmente os meios que devem ser utilizados para apoiar as indústrias ou setores pertinentes, bem como os calendários para a concretização dos objetivos. Alguns planos contêm objetivos explícitos em matéria de produção.

(147) Ao abrigo dos planos, cada setor e/ou projeto industrial ou determinados operadores económicos ([34]) são identificados como uma prioridade (positiva ou negativa) em conformidade com as prioridades do governo, sendo-lhes atribuídos objetivos específicos de desenvolvimento (modernização industrial, expansão internacional, etc.).

(148) Em 2025, o Comité Central do PCC publicou uma análise que reitera a natureza vinculativa dos planos: «A formulação científica e a aplicação efetiva dos planos nacionais de desenvolvimento são instrumentos importantes para que o nosso Partido possa liderar eficazmente o desenvolvimento económico e social. Neste processo de modernização, a China explorou e estabeleceu um regime institucional no âmbito do qual, sob a liderança centralizada e unificada do Comité Central do Partido, este apresenta, em sessão plenária, uma proposta de plano, o Conselho de Estado elabora um projeto de plano e o Congresso Nacional do Povo procede à sua análise e aprovação, após o que o plano é publicado e aplicado. Este regime transforma, de facto, as propostas do Partido na vontade do Estado e do povo. Através deste processo, os grandes objetivos estratégicos do Comité Central do Partido são transformados em planos juridicamente vinculativos para posterior aplicação a nível nacional» ([35]).

(149) Consequentemente, os operadores económicos, tanto privados como estatais, devem adaptar efetivamente as suas atividades em função das realidades que lhes são impostas pelo sistema de planeamento. Não só devido à natureza vinculativa dos planos, mas também porque as autoridades chinesas competentes, a todos os níveis de governo, respeitam o sistema de planeamento e utilizam os poderes que lhes são conferidos em conformidade, os operadores económicos são induzidos a cumprir as prioridades estabelecidas nos planos ([36]).

(150) Em segundo lugar, no que respeita ao nível de afetação dos recursos financeiros, o sistema financeiro da China é dominado pelos bancos comerciais e de investimento estatais que, segundo o Governo da RPC, «são o principal motor ao serviço da economia real e prestam um apoio valioso à estabilidade e ao desenvolvimento a longo prazo da economia nacional» ([37]). Ao estabelecer e aplicar as suas estratégias de concessão de crédito, estes bancos têm de se alinhar pelos objetivos da política industrial dos poderes públicos em vez de avaliar sobretudo os méritos económicos de um determinado projeto ([38]).

(151) O mesmo se aplica às restantes componentes do sistema financeiro chinês, tais como os mercados de ações, os mercados de obrigações, os mercados de capitais não abertos à subscrição pública, etc. Estas partes do setor financeiro são estabelecidas institucional e operacionalmente de forma não a maximizar o funcionamento eficiente dos mercados financeiros mas sim a assegurar o controlo e permitir a intervenção do Estado e do PCC ([39]).

(152) Em terceiro lugar, no que respeita ao quadro regulamentar, as intervenções do Estado na economia assumem diversas formas.

([34]) Ver, por exemplo, a categoria dos chamados «pequenos gigantes» (ver o relatório — capítulo 2, p. 22), empresas relativamente às quais o Governo da RPC anunciou um apoio contínuo *no âmbito dos esforços de promoção da nova industrialização*, em 2024; ver: https://english.www.gov.cn/news/202406/19/content_WS6672c84ac6d0868f4e8e8531.html#:~:text=China%20will%20scale%20up%20support,of%20Industry%20and%20Information%20Technology (consultado em 25 de novembro de 2025).

([35]) Ver: https://www.qstheory.cn/20250428/e7943a2c8fef49efb520aa336197849c/c.html (consultado em 25 de novembro de 2025).

([36]) Relatório — capítulo 4, pp. 57 e 92.

([37]) Ver: https://www.mof.gov.cn/zhengwuxinxi/caizhengxinwen/202503/t20250329_3961036.htm (consultado em 11 de novembro de 2025).

([38]) Relatório — capítulo 6, pp. 149-150.

([39]) Relatório — capítulo 6, pp. 153-171.

(153) Por exemplo, as regras em matéria de contratos públicos são utilizadas com frequência para concretizar objetivos políticos que não a eficiência económica, comprometendo assim os princípios de mercado nesta área. A legislação aplicável estabelece claramente que a contratação pública deve servir para «concretizar os objetivos da política nacional de desenvolvimento económico e social» ([40]). Todavia, a natureza destes objetivos não está definida, o que dá assim uma ampla margem de apreciação aos órgãos de tomada de decisão ([41]). Acresce que a legislação aplicável mantém regras que discriminam expressamente os produtos não nacionais ao estabelecer que «a cotação de um produto nacional será objeto de uma dedução de preço de 20 % e o preço reduzido será tido em conta aquando do processo de avaliação» ([42]). Decorre do que precede que as decisões de contratação pública favorecem os produtos nacionais e não são tomadas com base no livre funcionamento do mercado.

(154) Do mesmo modo, na área dos investimentos, o Governo da RPC mantém um controlo e uma influência significativos sobre o destino e a amplitude do investimento estatal e privado. As autoridades recorrem ao escrutínio dos investimentos, bem como a vários incentivos, restrições e proibições relacionados com o investimento como instrumento importante para apoiar os objetivos da política industrial, tais como a manutenção do controlo estatal sobre setores fundamentais ou o reforço da indústria nacional ([43]). Por exemplo, o Governo da RPC visa «otimizar a gestão e o mecanismo de supervisão dos principais fundos industriais, a fim de garantir que os fundos são investidos no respeito das orientações estabelecidas nas estratégias nacionais» ([44]). As políticas descritas no documento de 2025 que apresenta diversas medidas que visam uma maior promoção do desenvolvimento do investimento privado constituem outro exemplo do controlo que o Governo da RPC exerce sobre a economia por meio da orientação dos recursos financeiros ([45]). Através das medidas, o Governo da RPC procura «aumentar os recursos do orçamento do Estado para apoiar projetos de investimento privado elegíveis e exercer plenamente a sua função de orientação e liderança». O Governo da RPC tenciona igualmente «tirar proveito dos novos instrumentos financeiros estratégicos [e] apoiar uma série de projetos de investimento privado elegíveis em indústrias importantes e áreas fundamentais» ([46]).

(155) As intervenções do Governo da RPC na economia são definidas como «esforços coordenados das políticas orçamental, monetária, industrial, das políticas de preços e de emprego e de outras políticas que se inscrevem na execução dos planos e das principais estratégias de desenvolvimento nacional ([47])».

(156) Resumindo, o modelo económico chinês assenta em determinados axiomas fundamentais que preveem e incentivam múltiplas intervenções estatais. Essas intervenções estatais substanciais não são compatíveis com a livre atuação das forças de mercado e acabam por falsear a afetação eficaz de recursos em conformidade com os princípios do mercado ([48]).

3.2.1.2. Distorções importantes, nos termos do artigo 2.º, n.º 6-A, alínea b), primeiro travessão, do regulamento de base: o mercado em questão é servido, de forma significativa, por empresas que são propriedade das autoridades do país de exportação ou operam sob o seu controlo, supervisão ou orientação política.

(157) Na China, as empresas que são propriedade do Estado ou operam sob o seu controlo, e/ou supervisão ou orientação política representam uma parte essencial da economia.

([40]) Ver Orientações da NDRC para o cumprimento das principais responsabilidades das entidades adjudicantes, artigo 4.º, disponível em: https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/tz/202511/t20251111_1401536.html (consultado em 12 de novembro de 2025).
([41]) Relatório — capítulo 7, pp. 204-205.
([42]) Ver o Aviso do Conselho de Estado sobre a aplicação das normas nacionais relativas aos produtos no domínio dos contratos públicos e outras políticas conexas, secção III, disponível em: https://www.gov.cn/zhengce/content/202509/content_7042999.htm (consultado em 12 de novembro de 2025).
([43]) Relatório — capítulo 8, pp. 207-208, 242-243.
([44]) Ver a decisão do Comité Central do PCC relativa ao aprofundamento global das reformas e à promoção da modernização com características chinesas, secção III.9, disponível em: https://www.gov.cn/zhengce/202407/content_6963770.htm (consultado em 11 de novembro de 2025).
([45]) Ver: https://www.gov.cn/zhengce/content/202511/content_7047643.htm (consultado em 11 de novembro de 2025).
([46]) *Ibidem*, secção 11.
([47]) *Ibidem*, secção V.16 (consultada em 11 de novembro de 2025).
([48]) Relatório — capítulo 2, pp. 19-24, capítulo 4, pp. 69, pp. 99-100, capítulo 5, pp. 130-131.

(158) O setor do produto em causa é servido principalmente por empresas privadas, como a Shandong Linglong Tire Co. ([49]), ou por empresas com participações minoritárias detidas pelo Estado, como o Grupo Sailun ([50]), que é detido a 1,18 % pelo Estado ([51]), ou o Grupo Zhongce Rubber ([52]), que é detido a 36 % pelo Estado ([53]).

(159) Além disso, em várias empresas, o Estado não só tem uma participação como exerce controlo, como na Qingdao Double Star Co. Ltd. ([54]), que é detida a 41,35 % pelo Estado e controlada pela SASAC do município de Qingdao, ou na Double Star Dongfeng Tire, uma subsidiária detida a 100 % pela Qingdao Double Star Co. Ltd. ([55]). Outro exemplo é a Guizhou Tyre Co. Ltd. ([56]), detida a 20,48 % pelo Estado e controlada pelo Governo Popular do Município de Guiyang ([57]).

(160) O setor do produto em causa é também servido por empresas estatais, tais como: a CNRC ([58]), detida pela SINOCHEM [uma empresa estatal controlada pela Comissão de Supervisão e Administração dos Ativos Estatais do Conselho de Estado (SASAC) ([59])] e a SINOPEC ([60]) (outra empresa estatal controlada pela SASAC ([61])), que são grandes produtores de borracha sintética, um *input* fundamental para a produção do produto em causa ([62]).

(161) As intervenções do PCC no processo de tomada de decisões operacionais tornaram-se a norma não só nas empresas estatais como também nas empresas privadas ([63]), com o PCC a reivindicar a liderança de praticamente todos os aspetos da economia do país. Com efeito, a influência do Estado através das estruturas do PCC nas empresas leva efetivamente a que os operadores económicos estejam sob o controlo e a supervisão política do governo, dado o grau de interdependência a que se chegou entre as estruturas do Estado e do Partido na China.

(162) O setor do produto em causa é também objeto de diversas políticas dos poderes públicos, como, por exemplo, as Orientações do MITI para a promoção do desenvolvimento de elevada qualidade das indústrias química e petroquímica durante a vigência do 14.º Plano Quinquenal, que prevê, na sua secção II.3, a execução de «ações destinadas a melhorar a qualidade do aprovisionamento de produtos químicos. Concentrar esforços nas indústrias emergentes estratégicas […] e acelerar o desenvolvimento de […] borracha e matérias plásticas de elevado desempenho […]. Aumentar a proporção de produtos ecológicos em indústrias como a […] dos pneus […]. Incentivar as empresas a melhorarem a qualidade dos produtos e a criarem e promoverem marcas». Na secção V das Orientações, prevê-se ainda a «criação de um sistema baseado na Internet para monitorizar a cadeia industrial, aplicável a produtos a granel como os fertilizantes e os pneus» ([64]).

(163) A indústria de pneus é também regida por políticas a nível provincial, como, por exemplo, o 14.º Plano Quinquenal da Província de Shandong para o desenvolvimento da indústria química, que prevê o seguinte especificamente para a indústria de pneus: «[a]plicar rigorosamente as políticas e normas industriais, integrar ou extinguir empresas com uma capacidade de produção anual inferior a 1,2 milhões de pneus radiais totalmente em aço (exceto pneus de

([49]) Ver: https://www.linglong.cn/ e https://www.linglong.cn/Upload/202505/20250524113047_5549.pdf, p. 81 (consultado em 25 de novembro de 2025).
([50]) Ver: https://www.sailungroup.com/ (consultado em 25 de novembro de 2025).
([51]) Ver o relatório anual de 2024 do grupo Sailun, p. 93, disponível em: https://sailuns3.s3.cn-northwest-1.amazonaws.com.cn/upload/portal/20250429/039e9b432aecd14b5a5b934b0b0cf103.pdf (consultado em 25 de novembro de 2025).
([52]) Ver: https://www.zcrubber.com/ (consultado em 6 de outubro de 2025).
([53]) Ver o relatório anual de 2024 do grupo Zhongce Rubber, p. 50, disponível em: https://file.finance.qq.com/finance/hs/pdf/2025/08/20/1224519453.pdf (consultado em 25 de novembro de 2025).
([54]) Ver o relatório anual de 2024 da Qingdao Double Star Co. Ltd. p. 63, disponível em: https://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESZ_STOCK/2025/2025-3/2025-03-28/10815489.PDF (consultado em 6 de outubro de 2025).
([55]) *Ibidem*, p. 159.
([56]) Ver: https://www.gztyre.com/ (consultado em 25 de novembro de 2025).
([57]) Ver o relatório anual de 2024 da Guizhou Tyre Co. Ltd., pp. 76 e 78, disponível em: https://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESZ_STOCK/2025/2025-4/2025-04-26/11007719.PDF (consultado em 25 de novembro de 2025).
([58]) Ver: https://rubber.chemchina.com/ (consultado em 25 de novembro de 2025).
([59]) Ver: http://www.sasac.gov.cn/n2588045/n27271785/n27271792/index.html (consultado em 25 de novembro de 2025).
([60]) Ver: http://www.sinopecgroup.com/group/ (consultado em 25 de novembro de 2025).
([61]) Ver: http://www.sasac.gov.cn/n2588045/n27271785/n27271792/index.html (consultado em 6 de outubro de 2025).
([62]) Ver https://pdf.dfcfw.com/pdf/H3_AP202312271615027520_1.pdf (consultado em 25 de novembro de 2025).
([63]) Artigo 33.º da Constituição do PCC, artigo 19.º do direito das sociedades da China, artigo 5.º da Lei de promoção da economia privada. Ver também o relatório — capítulo 3, pp. 47-50.
([64]) Ver: https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2022-04/08/content_5683972.htm (consultado em 25 de novembro de 2025).

engenharia civil, pneus de aviação e pneus largos sem câmara de ar) e a 5 milhões de pneus radiais de cintas metálicas (exceto pneus de rodagem sem pressão, pneus de corrida de topo de gama e pneus de muito baixo perfil). […]Seguindo a trajetória dos mercados segmentados e de topo de gama, desenvolver produtos de topo de gama, como, por exemplo, pneus de muito baixo perfil, pneus anti-perfuração, pneus de baixa resistência ao rolamento, pneus silenciosos e pneus de rodagem sem pressão, expandir a I&D e a produção de pneus radiais de elevado desempenho, tais como pneus inteligentes, pneus de segurança, pneus de baixa resistência ao rolamento e pneus extremamente resistentes ao desgaste, a fim de aumentar o valor acrescentado e as partes de mercado dos produtos. Reforçar os polos da indústria de pneus na península de Shandong, bem como na região norte de Shandong, reforçar as ligações com as instalações de apoio à indústria, desenvolver o polo da indústria de aditivos para borracha na parte ocidental de Shandong e expandir o polo industrial dos equipamentos de transformação da borracha no leste de Shandong. Melhorar em geral a digitalização, o desenvolvimento de redes e o desenvolvimento inteligente da indústria dos pneus, promover a construção de fábricas inteligentes na indústria dos pneus em toda a província e criar uma plataforma de computação em nuvem para a indústria de fabrico de pneus. Promover ativamente processos ecológicos de produção de pneus, como a refinação química da borracha e a tecnologia de pré-vulcanização por radiação, incentivar a utilização secundária de pneus, promover a pirólise ecológica e a tecnologia de regeneração do negro de fumo dos resíduos de pneus e promover o desenvolvimento circular ecológico da indústria. […] Até 2025, o valor de produção da indústria de pneus atingirá 200 mil milhões de RMB; serão oito as empresas de pneus com receitas de vendas superiores a 10 mil milhões de RMB, das quais mais de duas ultrapassarão os 20 mil milhões de RMB, e uma ou duas delas entrarão na lista das 10 maiores empresas da indústria dos pneus a nível mundial» ([65]).

(164) O controlo e a supervisão política dos poderes públicos observa-se igualmente a nível municipal. Um exemplo é o município de Changchun, conhecido como «City of Automobiles» ([66]), onde a Shandong Linglong Tire Co. Ltd assinou um acordo de investimento de 4,89 mil milhões de RMB para uma fábrica com uma produção anual de 14,2 milhões de pneus. A Zona de Desenvolvimento Automóvel de Changchun sublinha que as «suas realizações se devem à orientação política e à forte liderança do Comité Provincial do Partido, do Governo Provincial, do Comité Municipal do Partido e do Governo Municipal [e] à coesão e inovação do Comité de Trabalho do Partido da Zona de Desenvolvimento Automóvel» ([67]).

(165) O controlo e a supervisão política dos poderes públicos observa-se igualmente ao nível das associações industriais do setor ([68]),

(166) Por exemplo, a CRIA ([69]) — da qual são membros a Shandong Linglong Tire Co., Ltd, o grupo Sailun, o grupo Zhongce Rubber, a CNRC, a Qingdao Double Star Co. Ltd. e a Guizhou Tyre Co., Ltd. ([70]) — tem 15 secções e comités profissionais, sendo a sua maior secção a dos pneus. A produção das empresas membros da secção de pneus representa cerca de 80 % da produção interna de pneus da China. A CRIA tem 62 células de gestão. A presidência é assegurada pela Zhongce Rubber Group Co., Ltd. e a vice-presidência pelas empresas Sailun Group Co., Ltd. e Linglong Tire Co., Ltd ([71]). A secção de pneus da CRIA observa o disposto nos estatutos da CRIA, afirma estar ao serviço dos seus membros, assume-se como ponte entre os poderes públicos e as empresas e executa várias tarefas sob a direção da associação geral ([72]).

(167) O artigo 3.º dos estatutos da CRIA dispõe que a associação «respeita a liderança geral do [PCC]. Em conformidade com o disposto na Constituição do [PCC], a associação cria uma organização do [PCC], desenvolve atividades do Partido e proporciona as condições necessárias para as atividades da organização do Partido. A autoridade de registo e gestão da associação é o Ministério dos Assuntos Civis e a autoridade para o reforço partidário é o Comité do Partido da Comissão de Supervisão e Administração dos Ativos Estatais do Conselho de Estado [SASAC]. A

([65]) Ver: https://huanbao.bjx.com.cn/news/20211201/1191133.shtml (consultado em 25 de novembro de 2025).
([66]) «As estatísticas mostram que a indústria automóvel em Changchun alcançou um valor de produção de 614,3 mil milhões de RMB em 2021, representando 70,3 % do valor total da produção industrial da cidade. [...] Além disso, a Zona de Desenvolvimento Económico e Tecnológico do Automóvel de Changchun presta um apoio sólido à indústria automóvel da cidade em termos de apoio estratégico, aquisição de talentos, logística, entre outros». Ver: https://en.people.cn/n3/2023/0828/c90000-20064539.html (consultado em 15 de outubro de 2025).
([67]) Ver: https://changchun.ifeng.com/a/20200701/14287256_0.shtml (consultado em 25 de novembro de 2025).
([68]) Relatório — capítulo 2, pp. 24-27.
([69]) Ver: https://ccb.cria.org.cn/ (consultado em 25 de novembro de 2025).
([70]) Ver: https://www.cria.org.cn/c/member (consultado em 25 de novembro de 2025).
([71]) Ver: https://tyre.cria.org.cn/c/id/1772857864279343106 (consultado em 25 de novembro de 2025).
([72]) Ibidem.

associação aceita a orientação comercial, a supervisão e a gestão da autoridade de registo e gestão, da autoridade de reforço partidário e dos serviços da administração competentes pela gestão do setor ([73]). O artigo 36.º determina ainda que os dirigentes da associação devem respeitar, entre outras, as seguintes condições: [r]econhecer a liderança do [PCC], defender o socialismo chinês, aplicar com determinação as orientações, os princípios e as políticas do partido e possuir sólidas competências políticas» ([74]).

(168) Por conseguinte, os produtores privados do setor do produto em causa não têm possibilidade de realizar as suas atividades em condições de mercado. Com efeito, tanto as empresas públicas como as privadas do setor estão sujeitas à orientação e supervisão políticas.

3.2.1.3. Distorções importantes, nos termos do artigo 2.º, n.º 6-A, alínea b), segundo travessão, do regulamento de base: a presença do Estado em empresas, o que permite ao Estado interferir em matéria de preços ou custos

(169) O Governo da RPC pode intervir na determinação dos preços e dos custos através da presença do Estado nas empresas. Com efeito, as células do PCC nas empresas, tanto estatais como privadas, representam outro meio através do qual o Estado pode intervir nas decisões empresariais.

(170) Segundo o artigo 17.º do direito das sociedades da China, deve criar-se em cada empresa uma organização do PCC, com, pelo menos, três membros do PCC, tal como especificado no artigo 30.º da Constituição do PCC ([75]), e a empresa deve garantir as condições necessárias à realização de atividades dessa organização do partido.

(171) Ao que parece, este requisito nem sempre foi respeitado ou rigorosamente aplicado no passado. No entanto, pelo menos desde 2016, o PCC tem vindo a reforçar as suas exigências no sentido de controlar as decisões empresariais das empresas por uma questão de princípio político ([76]), inclusive pressionando as empresas privadas para que estas coloquem o «patriotismo» em primeiro lugar e acatem a disciplina partidária ([77]).

(172) Segundo se apurou, já em 2017 as células do partido estavam instaladas em 70 % das 1 860 000 empresas privadas existentes e havia uma pressão crescente para que as organizações do PCC tivessem a palavra final nas decisões empresariais no âmbito das respetivas empresas ([78]). As estimativas de 2022 indicam valores semelhantes ([79]). Estas regras aplicam-se, em geral, a toda a economia chinesa e a todos os setores, incluindo aos produtores do produto em causa e aos fornecedores dos respetivos *inputs*.

(173) Além disso, a publicação, em 15 de setembro de 2020, das «Orientações do Secretariado-Geral do Comité Central do PCC sobre a intensificação do trabalho da Frente Unida no setor privado para a nova era» ([80]) («orientações»), veio alargar ainda mais as competências dos comités do partido nas empresas privadas.

(174) As orientações referem, na secção II.4: «[t]emos de reforçar a capacidade geral do Partido para orientar o trabalho da Frente Unida no setor privado e intensificar com eficácia os esforços desenvolvidos neste domínio»; e na secção III.6: «[t]emos de expandir as atividades de reforço partidário nas empresas privadas e velar por que as células do Partido possam agir efetivamente como baluartes e os membros do Partido possam desempenhar as suas funções enquanto líderes e pioneiros». As orientações destacam e procuram reforçar a influência do PCC em empresas e outras entidades do setor privado ([81]).

([73]) Ver: https://www.cria.org.cn/c/id/1760859134713970690 (consultado em 25 de novembro de 2025).
([74]) Ibidem.
([75]) Relatório — capítulo 3, p. 40.
([76]) Ver, por exemplo: Blanchette, J. — Xi's Gamble, *The Race to Consolidate Power and Stave off Disaster*; Foreign Affairs, vol. 100, n.º 4, julho/agosto de 2021, pp. 10-19.
([77]) Relatório — capítulo 3, p. 41.
([78]) Disponível em: https://www.reuters.com/article/us-china-congress-companies-idUSKCN1B40JU (consultado em 25 de novembro de 2025).
([79]) Disponível em: https://asia.nikkei.com/Business/Companies/China-s-companies-rewrite-rules-to-declare-Communist-Party-ties#:~:text=HONG%20KONG%20--%20China's%20Communist%20Party%20congress%20underlined%20fears%20that (consultado em 25 de novembro de 2025).
([80]) Orientações do Secretariado-Geral do Comité Central do PCC sobre a intensificação do trabalho da Frente Unida no setor privado para a nova era: www.gov.cn/zhengce/2020-09/15/content_5543685.htm (consultado em 25 de novembro de 2025).
([81]) Financial Times (2020) «Chinese Communist Party asserts greater control over private enterprise», disponível em: https://on.ft.com/3mYxP4j (consultado em 25 de novembro de 2025).

(175) O inquérito confirmou que, no setor dos pneus, há também coincidência entre os cargos de gestão nas empresas e a filiação no PCC/ funções no Partido. Por exemplo, o presidente do conselho de administração e o diretor-geral da SINOCHEM exercem também, respetivamente, os cargos de secretário e de secretário adjunto do Comité do Partido da SINOCHEM ([82]). O presidente e o vice-presidente da Qingdao Double Star Co. Ltd. também exercem, respetivamente, os cargos de secretário e de secretário adjunto do Comité do Partido da empresa ([83]). Por seu turno, o presidente do conselho de administração da Guizhou Tyre Co., Ltd exerce o cargo de secretário do Comité do Partido ([84]).

(176) As empresas fabricantes de pneus fazem também referência explícita à influência do PCC nas suas práticas. Por exemplo, no seu relatório anual de 2024, a Qingdao Double Star Co. Ltd. afirma: «Durante o período de referência, a empresa insistiu na utilização do reforço partidário de elevada qualidade para liderar o desenvolvimento de elevada qualidade e assegurou a liderança do reforço partidário para promover o desenvolvimento de elevada qualidade: [a empresa] [r]eforçou a liderança do reforço partidário, centrou-se nas principais responsabilidades e atividades empresariais principais, realizou uma educação aprofundada sobre o tema do pensamento de Xi Jinping sobre o socialismo com características chinesas para uma nova era, promoveu as realizações teóricas inovadoras do Partido para orientar o desenvolvimento empresarial da empresa, [...] cultivou uma equipa pioneira na indústria transformadora, na investigação científica, no *marketing* e na gestão, e integrou o reforço partidário nas operações quotidianas» ([85]). Na mesma linha, a Guizhou Tyre Co., Ltd considera que «[e]nquanto empresa estatal gestora de participações, a empresa respeita sempre a liderança inabalável do Partido sobre as empresas estatais. Os estatutos definem claramente o estatuto jurídico da organização do Partido no governo das sociedades e integram a liderança do Partido em todos os aspetos do governo das sociedades ([86]).

(177) Por conseguinte, a presença do Estado nas empresas do setor dos pneus e de outros setores (por exemplo, o financeiro e o dos *inputs*) permite que o Governo da RPC interfira nos preços e nos custos.

3.2.1.4. Distorções importantes, nos termos do artigo 2.º, n.º 6-A, alínea b), terceiro travessão, do regulamento de base: políticas públicas ou medidas que discriminam em favor dos fornecedores do mercado interno ou que de outra forma influenciam o livre funcionamento do mercado

(178) A direção da economia chinesa é, em grande medida, determinada por um complexo sistema de planeamento que define as prioridades e estabelece os objetivos que os governos centrais, provinciais e locais devem perseguir. Existem planos pertinentes a todos os níveis da administração, que cobrem praticamente todos os setores económicos. os objetivos definidos pelos instrumentos de planeamento são vinculativos e as autoridades em cada nível administrativo fiscalizam a aplicação dos planos pelo nível inferior da administração correspondente.

(179) Em geral, o sistema de planeamento na China determina o encaminhamento dos recursos para os setores classificados pelo governo como estratégicos ou de outro modo politicamente importantes, pelo que a afetação dos recursos não obedece às forças de mercado ([87]).

(180) As autoridades chinesas adotaram várias políticas que orientam o funcionamento do setor do produto em causa.

([82]) Ver: https://www.sinochem.com/sinochem/guwm/zlzz/gltd/A031002002003Gone1.html (consultado em 11 de novembro de 2025).
([83]) Ver: Qingdao Double Star Co. Ltd., Relatório Anual de 2024, página 36, disponível em: https://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESZ_STOCK/2025/2025-3/2025-03-28/10815489.PDF (consultado em 25 de novembro de 2025).
([84]) Ver o relatório anual de 2024 da Guizhou Tyre Co. Ltd., p. 44, disponível em: https://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESZ_STOCK/2025/2025-4/2025-04-26/11007719.PDF (consultado em 25 de novembro de 2025).
([85]) Ver o relatório anual de 2024 da Qingdao Double Star Co. Ltd., p. 14, disponível em: https://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESZ_STOCK/2025/2025-3/2025-03-28/10815489.PDF (consultado em 25 de novembro de 2025).
([86]) Ver o relatório anual de 2023 da Guizhou Tyre Co. Ltd., p. 41, disponível em: https://pdf.dfcfw.com/pdf/H2_AN202404151630237833_1.pdf?1713215477000.pdf (consultado em 25 de novembro de 2025).
([87]) Relatório — capítulo 4, pp. 56-57, 99-100.

(181) O 14.º Plano Quinquenal de desenvolvimento da indústria das matérias-primas ([88]) tem por objetivo realizar progressos em categorias essenciais de matérias-primas «[c]om destaque para domínios de aplicação fundamentais, como […] a borracha sintética biónica» ([89]). As Orientações do MITI para a promoção do desenvolvimento de elevada qualidade das indústrias química e petroquímica durante a vigência do 14.º Plano Quinquenal e o 14.º Plano Quinquenal da Província de Shandong para o desenvolvimento da indústria química contêm também outras disposições especificamente aplicáveis à indústria dos pneus.

(182) Do mesmo modo, a nível provincial, segundo o 14.º Plano Quinquenal da província de Anhui para o desenvolvimento da indústria de novos materiais ([90]), incumbe aos poderes públicos configurar o tecido industrial do setor do seguinte modo: «[c]oncentrando os esforços nos setores automóvel, aeroespacial, da eletrónica, da vias-férreas de alta velocidade e da energia nuclear, e tirando partido das bases industriais de Anqing e Huainan, bem como de outras instalações, intensificar a investigação e desenvolvimento e a inovação e desenvolver com determinação produtos de materiais de borracha com propriedades e processos especiais, tais como a resistência a altas e baixas temperaturas, a resistência ao envelhecimento, a resistência à ablação, a resistência a agentes químicos, a resistência aos agentes atmosféricos, a resistência ao ozono, a resistência ao arco, etc. O plano refere igualmente, na lista de produtos essenciais, a borracha nitrílica hidrogenada, a borracha nitrílica bromada, a borracha de estireno-butadieno polimerizada em solução, a borracha de isopreno e seus monómeros, a borracha de acrilato, a borracha especial fluorada, a borracha de silicone fluorado e a borracha de silicone isoladora de eletricidade e, na lista de tecnologias revolucionárias, a tecnologia de hidrogenação da borracha nitrílica, a tecnologia de preparação da borracha nitrílica carboxilada, a tecnologia de produção de borracha de estireno-butadieno polimerizada em solução funcionalizada, a tecnologia de poupança de energia para o processo de secagem da borracha sintética, a tecnologia de concentração de polimerização em emulsão, a tecnologia de substituição de aditivos respeitadora do ambiente, etc.» ([91]).

(183) Do mesmo modo, o 14.º Plano Quinquenal da província de Gansu para o desenvolvimento da indústria das matérias-primas ([92]) inclui uma secção sobre a «indústria química fina», que prevê que «[a]té 2025, o valor total da produção da indústria procurará atingir os 50 mil milhões de iuanes e que, no domínio da borracha sintética, se terá por objetivo [t]irar partido das empresas estruturantes [para] desenvolver com determinação aditivos para borracha respeitadores do ambiente, aceleradores de vulcanização das séries CBS/MBS, dissulfureto de carbono, enxofre insolúvel, negro de fumo de elevada qualidade e outros produtos e, no que se refere aos novos materiais petroquímicos avançados, [r]ecorrer às empresas estruturantes [para] melhorar o nível e a capacidade da província de Gansu em plásticos de engenharia especiais, borracha sintética especial, [etc.]» e «[d]esenvolver com determinação novos materiais estratégicos essenciais. No domínio dos produtos petroquímicos, desenvolver plásticos de engenharia, borracha sintética especial, fibras especiais, materiais biodegradáveis de elevado desempenho e materiais compósitos de elevado desempenho».

(184) O 14.º Plano Quinquenal da província de Gansu menciona igualmente, na sua lista de projetos fundamentais, a PetroChina Lanzhou Petrochemical Company e a construção de uma nova unidade especial de borracha nitrílica com uma capacidade de 35 000 toneladas/ano, com especial destaque para a unidade de preparação química, a unidade de polimerização, a unidade de recuperação de monómeros, a unidade de armazenamento de misturas semilíquidas, a unidade de mistura e a unidade de secagem por coagulação e embalagem, etc., num investimento total superior a 84 milhões de RMB ([93]). O 14.º Plano Quinquenal da província de Jiangxi para o desenvolvimento de elevada qualidade da indústria petroquímica ([94]) expressa a intenção de «alargar o âmbito de aplicação de produtos […] organossilícicos, como o óleo de silicone, a borracha de silicone, […] e o negro de carbono branco. Reforçaremos a investigação e o desenvolvimento e a produção de novos materiais químicos e desenvolveremos com determinação novos materiais de ponta, como a borracha especial […]». No que diz respeito à borracha especial, prevê igualmente que o Governo «centrar-se-á no desenvolvimento de borracha de estireno-butadieno polimerizada em solução […], borracha nitrílica hidrogenada, borracha de butilo halogenada, elastómeros termoplásticos de estireno hidrogenado (HSBC), borracha de isopreno […], vulcanizados termoplásticos, borracha de etileno-propileno[…], etc.».

([88]) Ver: https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/202112/29/5665166/files/90c1c79a00b44c67b59c29392476c862.pdf (consultado em 25 de novembro de 2025).
([89]) Ibidem.
([90]) 14.º Plano Quinquenal da província de Anhui para o desenvolvimento da indústria de novos materiais, publicado em 28 de fevereiro de 2022, secção III, quadro 6.
([91]) Ibidem.
([92]) Ver: https://gxt.gansu.gov.cn/gxt/c106992/202201/1959993/files/bc8a41db8b904e55b5bd7017eb42d119.pdf (consultado em 25 de novembro de 2025).
([93]) Ibidem.
([94]) Ver: https://huanbao.bjx.com.cn/news/20211115/1187880.shtml (consultado em 25 de novembro de 2025).

(185) Por último, o 14.º Plano Quinquenal da província de Jilin para o desenvolvimento da indústria petroquímica ([95]) estabelece que o Governo «promoverá integralmente o desenvolvimento da indústria dos novos materiais químicos, como os plásticos de engenharia, a borracha sintética especial e as fibras de elevado desempenho, alargará o âmbito de aplicação de novos materiais químicos nos setores automóvel, aeroespacial, do transporte ferroviário, etc., e concretizará o desenvolvimento de elevada qualidade do sistema da indústria petroquímica na nossa província e [r]eforçará […] a borracha de etileno-propileno e o etanol combustível, refinará fibra de carbono especial, poli-isobutileno altamente reativo, borracha especial e plásticos e outros produtos especiais, […] e formará três grandes setores competitivos de resina sintética, borracha sintética e matérias-primas químicas orgânicas de base, reforçará a competitividade e a dinâmica de desenvolvimento endógena da indústria petroquímica e ajudará a cultivar polos de produtos competitivos e cadeias de produtos específicos.»

(186) Em resumo, o Governo da RPC instituiu medidas para induzir os operadores a respeitarem os objetivos de política pública relativos ao setor. Através destas e de outras medidas, o Governo da RPC dirige e controla praticamente todos os aspetos do desenvolvimento e funcionamento do setor, bem como os *inputs* a montante. Estas medidas obstam ao livre funcionamento das forças de mercado.

3.2.1.5. Distorções importantes, nos termos do artigo 2.º, n.º 6-A, alínea b), quarto travessão, do regulamento de base: a ausência, a aplicação discriminatória ou a aplicação inadequada da legislação em matéria de insolvência, sociedades ou propriedade

(187) De acordo com as informações constantes do dossiê, por si só, o sistema chinês em matéria de insolvência não cumpre adequadamente os seus principais objetivos, tais como a regularização equitativa de créditos e dívidas e a salvaguarda dos direitos e interesses legítimos de credores e devedores. Esta situação parece dever-se ao facto de, embora a lei chinesa em matéria de insolvência assente em princípios análogos aos das leis correspondentes noutros países, o sistema chinês se caracterizar por uma sistemática aplicação deficitária.

(188) O número de insolvências continua a ser manifestamente reduzido em relação à dimensão da economia do país, sobretudo porque os processos de insolvência enfermam de várias deficiências que, na realidade, desencorajam as declarações de falência. Ademais, o Estado continua a ter um papel importante e ativo nos processos de insolvência, muitas vezes com influência direta no resultado dos processos ([96]), que, alegadamente, carecem quase sempre de transparência e geram práticas discriminatórias ([97]).

(189) Por seu turno, as deficiências do sistema de direitos de propriedade são particularmente evidentes no que diz respeito à propriedade fundiária e aos direitos de utilização de terrenos na China ([98]). Todos os terrenos são propriedade do Estado (os terrenos rurais são propriedade coletiva e os terrenos urbanos são propriedade do Estado) e a sua atribuição continua a depender exclusivamente do Estado. Há legislação que visa atribuir direitos de utilização de terrenos de uma forma transparente e a preços de mercado, por exemplo, através da introdução de procedimentos de concurso. No entanto, é frequente que estas disposições não sejam respeitadas e que determinados compradores adquiram os terrenos a título gratuito ou a preços inferiores aos praticados no mercado ([99]). Note-se ainda que a Resolução do Comité Central do PCC sobre um maior aprofundamento integral da reforma com vista à modernização chinesa, adotada em 2024, insta a que se «melhore o sistema de gestão dos terrenos por forma a garantir uma articulação mais eficiente com as políticas macroeconómicas e o desenvolvimento regional e dê prioridade à utilização razoável dos terrenos por indústrias de vanguarda e para grandes projetos» ([100]). Decorre do que precede que as autoridades procuram realizar objetivos estratégicos específicos, ou mesmo aplicar os planos económicos, quando atribuem os terrenos ([101]).

([95]) Ver: http://gxt.jl.gov.cn/xxgk/zcwj/sgxtwj/202109/t20210914_8217060.html (consultado em 25 de novembro de 2025).
([96]) Relatório — capítulo 6, pp. 171-179.
([97]) Ver: https://www.reuters.com/world/china/chinas-murky-bankruptcies-expose-hazards-foreign-investors-2025-04-15/ (consultado em 17 de novembro de 2025).
([98]) Relatório — capítulo 9, pp. 260-261.
([99]) Relatório — capítulo 9, pp. 257-260.
([100]) Ver secção IV.23, disponível em: https://www.gov.cn/zhengce/202407/content_6963770.htm (consultado em 18 de novembro de 2025).
([101]) Relatório — capítulo 9, pp. 252-254.

(190) À semelhança do que se verifica noutros setores da economia chinesa, os produtores do produto em causa estão sujeitos às regras comuns da China em matéria de insolvência, sociedades ou propriedade. Por conseguinte, estas empresas estão igualmente sujeitas às distorções do topo para a base que decorrem da aplicação discriminatória ou inadequada da legislação em matéria de insolvência, sociedades ou propriedade. Com base nos elementos de prova disponíveis, estas considerações afiguram-se plenamente aplicáveis ao setor dos pneus. O presente inquérito não revelou quaisquer elementos que ponham em dúvida a validade destas conclusões.

(191) Tendo em conta o que precede, a Comissão concluiu que houve uma aplicação discriminatória ou aplicação inadequada da legislação em matéria de insolvência e propriedade no setor do produto em causa.

3.2.1.6. Distorções importantes, nos termos do artigo 2.º, n.º 6-A, alínea b), quinto travessão, do regulamento de base: os custos salariais são distorcidos

(192) Não é possível desenvolver plenamente na China um sistema de salários baseados no mercado, porque os trabalhadores e os empregadores são impedidos de exercer o direito à organização coletiva. A China não ratificou várias convenções essenciais da Organização Internacional do Trabalho, nomeadamente as relativas à liberdade de associação e à negociação coletiva ([102]).

(193) Nos termos da legislação nacional, só existe uma organização sindical ativa. No entanto, esta organização carece de independência em relação às autoridades estatais e o seu empenho na negociação coletiva e na proteção dos direitos dos trabalhadores continua a ser rudimentar ([103]). Acresce que a mobilidade da mão de obra chinesa é limitada pelo sistema de registo dos agregados, que limita o acesso à gama completa de prestações de segurança social e de outros benefícios aos residentes locais de uma determinada zona administrativa,

(194) o que faz com que haja trabalhadores que, não estando registados como habitantes locais, se encontram numa posição de emprego vulnerável e auferem rendimentos inferiores aos das pessoas registadas como habitantes locais ([104]). Estas circunstâncias permitem concluir que há distorção dos custos salariais na China.

(195) Não foram apresentados elementos de prova de que o setor dos pneus não está abrangido pelo sistema de direito do trabalho chinês acima descrito. Por conseguinte, o setor é afetado pelas distorções dos custos salariais, tanto diretamente (no quadro da produção do produto em causa ou da principal matéria-prima utilizada para a sua produção) como indiretamente (no quadro do acesso ao capital ou a *inputs* de empresas sujeitas ao mesmo sistema de trabalho na China).

3.2.1.7. Distorções importantes, nos termos do artigo 2.º, n.º 6-A, alínea b), sexto travessão, do regulamento de base: acesso ao financiamento concedido por entidades que executam os objetivos da política pública ou que de qualquer outro modo não atuam de forma independente do Estado.

(196) O acesso ao capital por parte das empresas na China está sujeito a várias distorções. O sistema financeiro chinês é caracterizado pela posição sólida dos bancos estatais ([105]), que, ao concederem acesso ao financiamento, têm em conta outros critérios que não a viabilidade económica dos projetos. À semelhança das empresas estatais não financeiras, os bancos continuam associados ao Estado, não só em termos de propriedade, mas também através das relações pessoais (os principais executivos das grandes instituições financeiras de propriedade estatal são, efetivamente, nomeados pelo PCC) ([106]) e aplicam regularmente as políticas públicas estabelecidas pelo Governo da RPC.

(197) Ao fazê-lo, os bancos cumprem a obrigação legal explícita de exercerem as suas atividades de acordo com as necessidades de desenvolvimento económico e social nacional e sob a orientação das políticas industriais do Estado ([107]). Embora várias disposições jurídicas refiram a necessidade de respeitar o comportamento normal dos bancos e as regras prudenciais, como a necessidade de avaliar a fiabilidade creditícia do mutuário, existem elementos de prova irrefutáveis, incluindo conclusões de inquéritos de defesa comercial, que indicam que estas disposições são meramente secundárias na aplicação dos vários instrumentos jurídicos.

([102]) Relatório — capítulo 13, pp. 360-361, 364-370.
([103]) Relatório — capítulo 13, p. 366.
([104]) Relatório — capítulo 13, pp. 370-373.
([105]) Relatório — capítulo 6, pp. 137-140.
([106]) Relatório — capítulo 6, pp. 146-149.
([107]) Relatório — capítulo 6, p. 149.

(198) Por exemplo, o Governo da RPC esclareceu que até as decisões dos bancos comerciais privados devem ser fiscalizadas pelo PCC e respeitar as políticas nacionais. Um dos três grandes objetivos do Estado no que respeita à governação das instituições bancárias consiste atualmente em reforçar a liderança do Partido no setor da banca e dos seguros, inclusive no que diz respeito às questões operacionais e de gestão ([108]). Por seu turno, também os critérios de avaliação do desempenho dos bancos comerciais devem incluir o modo como as instituições «cumprem os objetivos nacionais de desenvolvimento e a economia real», e, em especial, como «atendem às necessidades das indústrias estratégicas e emergentes» ([109]).

(199) Concretamente, em consonância com as Orientações de 2025 relativas ao apoio financeiro à nova industrialização, publicadas pelo Banco Popular da China conjuntamente com o Ministério da Indústria e das Tecnologias da Informação, o Ministério das Finanças, a Comissão Nacional de Desenvolvimento e Reforma e outros serviços da administração pública, o Governo da RPC procura igualmente «orientar as instituições financeiras para a utilização de instrumentos diversificados, como empréstimos, obrigações, capital próprio e seguros, a fim de oferecer serviços financeiros completos às grandes empresas e às indispensáveis empresas de apoio que operam em cadeias industriais fundamentais, proporcionar soluções financeiras para o funcionamento estável das empresas sujeitas a influências externas e apoiar as empresas privadas a participar ativamente na construção independente e controlável de cadeias industriais» ([110]).

(200) Além disso, as notações de crédito e das obrigações são frequentemente falseadas por várias razões, nomeadamente pelo facto de a avaliação do risco ser influenciada pela importância estratégica da empresa para o Governo da RPC e pela solidez de qualquer garantia implícita por parte do governo ([111]). Esta situação é agravada pelas regras suplementares em vigor, que orientam os financiamentos para setores que o governo designa como incentivados ou de outro modo importantes ([112]). Isto traduz-se numa tendência para conceder empréstimos a empresas estatais, a grandes empresas privadas com relações sólidas e a empresas de setores industriais fundamentais, o que implica que a disponibilidade e o custo do capital não são iguais para todos os intervenientes do mercado.

(201) Além do mais, os custos dos empréstimos foram mantidos artificialmente baixos para estimular o crescimento do investimento, o que fez com que se recorresse exageradamente ao investimento em capital com retornos do investimento cada vez mais baixos. Esta situação é atestada pelo aumento do endividamento das empresas do setor estatal apesar da queda acentuada de rendibilidade, o que dá a entender que os mecanismos existentes no sistema bancário não obedecem a respostas comerciais normais.

(202) Por outro lado, embora a liberalização das taxas de juro nominais tenha sido alcançada em outubro de 2015, as variações de preços não resultam ainda do livre funcionamento do mercado, sendo influenciadas pelas distorções induzidas pelo governo. Por exemplo, afigura-se que não só as empresas estatais como também setores industriais completos que o Governo da RPC define como estratégicos usufruem de taxas de juro inferiores às taxas do mercado ([113]). As taxas de juro artificialmente baixas dão azo à subcotação dos preços e, consequentemente, à utilização excessiva de capital.

([108]) Ver o documento estratégico oficial da Comissão Reguladora da Banca e dos Seguros da China, de 28 de agosto de 2020, *Plano de ação trianual para a melhoria do governo das sociedades no setor da banca e dos seguros (2020-2022)*, http://www.cbirc.gov.cn/cn/view/pages/ItemDetail.html?docId=925393&itemId=928 (consultado em 25 de novembro de 2025). O Plano dá instruções no sentido de «continuar a aplicar o espírito do importante discurso do secretário-geral Xi Jinping para fazer avançar a reforma do governo das sociedades no setor financeiro». Por seu turno, a secção II do plano promove a integração orgânica da liderança do Partido no governo das sociedades: «há que integrar de forma mais sistemática a liderança do Partido no governo das sociedades, normalizá-la e baseá-la em procedimentos […] As principais questões operacionais e de gestão devem ser discutidas pelo Comité do Partido antes de o Conselho de Administração ou os quadros superiores tomarem qualquer decisão a seu respeito».

([109]) Ver o *Aviso da CBIRC sobre o método de avaliação do desempenho dos bancos comerciais*, publicado em 15 de dezembro de 2020, http://jrs.mof.gov.cn/gongzuotongzhi/202101/t20210104_3638904.htm (consultado em 25 de novembro de 2025).

([110]) Ver: https://www.gov.cn/lianbo/bumen/202508/content_7035298.htm (consultado em 17 de novembro de 2025).

([111]) Relatório — capítulo 6, pp. 157-158.

([112]) Relatório — capítulo 6, pp. 150-152, 156-160, 165-171.

([113]) Ver o relatório do Grupo Rhodium, «Augmented Assessment of China's State Support», p. 22, disponível em: https://rhg.com/research/far-from-normal-an-augmented-assessment-of-chinas-state-support/ (consultado em 17 de novembro de 2025).

(203) O crescimento geral do crédito na China aponta para a deterioração da eficiência da afetação de capital sem quaisquer sinais de contração do crédito, que seriam de esperar num contexto de mercado não falseado. Por conseguinte, houve um aumento rápido dos créditos não produtivos, tendo o Governo da RPC optado várias vezes quer por evitar incumprimentos, o que resultou na criação de empresas não viáveis, as chamadas empresas «zombie» (cujo número tem vindo a aumentar ([114])), quer por transferir a propriedade da dívida (através de fusões ou da conversão de dívida em capital), sem resolver necessariamente o problema geral da dívida ou combater as suas causas profundas.

(204) No fundo, apesar das medidas adotadas para liberalizar o mercado, o sistema de crédito às empresas na China é afetado por distorções importantes decorrentes da omnipresença persistente do Estado nos mercados de capitais. Por conseguinte, a intervenção estatal substancial no sistema financeiro afeta gravemente as condições de mercado a todos os níveis.

(205) No presente inquérito não foram apresentados elementos de prova que demonstrassem que o setor do produto em causa não seria afetado pela intervenção estatal no sistema financeiro, na aceção do artigo 2.º, n.º 6-A, alínea b), sexto travessão, do regulamento de base. Por conseguinte, a intervenção estatal substancial no sistema financeiro afeta gravemente as condições de mercado a todos os níveis.

3.2.1.8. Natureza sistémica das distorções descritas

(206) A Comissão observou que as distorções descritas no relatório são características da economia chinesa. Os elementos de prova disponíveis mostram que os factos e as características do sistema chinês, tal como descritos acima e na parte I do relatório, se aplicam a todo o país e a todos os setores da economia. O mesmo se aplica à descrição dos fatores de produção mais acima e na parte II do relatório.

(207) A Comissão recorda que a produção do produto em causa requer determinados *inputs*. Quando os produtores do produto em causa adquirem/assinam contratos de fornecimento relativos a estes *inputs*, os preços que pagam (e que são registados como custos) estão claramente sujeitos às distorções sistémicas acima mencionadas. Por exemplo, os fornecedores de *inputs* empregam mão de obra que está sujeita às distorções. Podem contrair empréstimos que estão sujeitos às distorções no setor financeiro ou de afetação de capital. Estão ainda sujeitos ao sistema de planeamento aplicável a todos os níveis da administração e a todos os setores. Estas distorções são descritas mais acima, em pormenor, na secção 3.2.1.2. A Comissão observou que o quadro regulamentar subjacente a estas distorções tem aplicação geral e que os produtores de pneus estão sujeitos a estas regras como qualquer outro operador económico na China. As distorções têm, portanto, uma incidência direta na estrutura de custos do produto em causa.

(208) Em virtude das circunstâncias descritas na secção 3.2.1.2, não só não é possível utilizar os preços de venda do produto em causa no mercado interno, na aceção do artigo 2.º, n.º 6-A, alínea a), do regulamento de base, como todos os custos dos *inputs*, incluindo matérias-primas, energia, terrenos, financiamento ou mão de obra, estão igualmente falseados, porque a formação dos respetivos preços é objeto de uma intervenção estatal substancial. Com efeito, a intervenção estatal no que respeita à afetação de capital, terrenos, mão de obra, energia e matérias-primas a que o relatório se refere existe em toda a RPC. Tal significa, nomeadamente, que um *input* produzido na RPC combinando diversos fatores de produção está sujeito a distorções importantes. O mesmo se aplica aos *inputs* do *input*, e por aí adiante.

3.2.2. *Argumentos apresentados pelas partes interessadas*

(209) Em 30 de junho de 2025, a CRIA apresentou um conjunto de observações sobre a aplicação do artigo 2.º, n.º 6-A, alínea b) do regulamento de base, invocando os seguintes argumentos: o autor da denúncia não apresentou elementos de prova diretos de distorções do mercado, ii) a indústria chinesa de pneus é altamente orientada para o mercado e iii) a denúncia não distingue entre os inquéritos *anti-dumping* e antissubvenções.

([114]) Ver: https://www.bloomberg.com/graphics/2025-china-deflation-cost/?utm_campaign=202511_BATC_subs_eng_china_inflation_subs_eng_chinainflation_nov2025&utm_term=20383998&utm_source=subs-email&utm_medium=email&utm_content=15664976 (consultado em 17 de novembro de 2025).

(210) Mais especificamente, em apoio do seu primeiro argumento, a CRIA afirmou que as alegações do autor da denúncia relativas a distorções importantes são, por um lado, generalizadas e não específicas e, por outro, contêm contradições lógicas no que respeita às distorções no mercado da borracha natural. No que respeita à natureza generalizada das alegações, a CRIA salientou que o autor da denúncia se baseou fortemente no relatório, nas conclusões apresentadas em inquéritos irrelevantes relativos aos pneus para camiões e autocarros ou ao setor siderúrgico e em interpretações distorcidas de documentos macroeconómicos, como o 14.º Plano Quinquenal. A CRIA salientou que a apresentação de toda a economia chinesa como uma entidade meticulosamente controlada não é coerente com a realidade do desenvolvimento económico da China e que as alegações do autor da denúncia não fornecem qualquer valor probatório que demonstre de que forma estas políticas macroeconómicas distorceram específica e diretamente os custos e os preços dos produtores de pneus para automóveis de passageiros e camiões ligeiros. Segundo a CRIA, a Comissão tem a obrigação de realizar uma investigação independente, objetiva e baseada em factos no caso em apreço, em vez de se limitar a aceitar a macronarrativa do autor da denúncia. No que respeita às alegadas contradições lógicas, a CRIA salientou que, apesar das suas alegações de distorção do mercado da borracha natural na China, o autor da denúncia admite que as importações de borracha natural deste país excedem várias vezes a sua produção interna. Como tal, é muito provável que o preço no mercado interno da China seja determinado sobretudo pelas importações e pelo mercado internacional. Além disso, o argumento do autor da denúncia de que determinados países do Sudeste Asiático que exportam borracha natural não podem ser considerados países representativos candidatos, uma vez que a China — enquanto importador líquido de borracha natural — se encontra numa situação diferente no que respeita a este *input*, é juridicamente incorreto, uma vez que uma situação diferente em termos de abastecimento não faz parte dos critérios de seleção nos termos do artigo 2.º, n.º 6-A, do regulamento de base. Consequentemente, a Comissão devia aceitar o custo da borracha natural inscrito nos registos dos produtores-exportadores chineses.

(211) Quanto ao segundo argumento, a CRIA desenvolveu a alegação fundamental de que a indústria chinesa de pneus é um setor autónomo e competitivo, impulsionado pelas forças de mercado e que respeita rigorosamente os princípios da economia de mercado, alegando que:

(a) A afirmação do autor da denúncia de que as indústrias chinesas de pneus e a montante são dominadas por empresas estatais constitui um desvio manifesto dos factos. As empresas privadas detêm uma posição dominante esmagadora, medida pelo número de empresas, pela escala de produção, pelas contribuições para a exportação ou pela capacidade total. A própria dimensão do mercado chinês promove inevitavelmente uma concorrência intensa, como também confirmado por relatórios da indústria. Ao centrar-se seletivamente nas empresas com participação estatal na sua estrutura acionista, a denúncia ignora as milhares de empresas privadas que constituem a espinha dorsal do setor.

Do mesmo modo, as indústrias a montante — como a petroquímica, a borracha, o aço e os têxteis — não são controladas pelo Estado, formando um panorama bastante diversificado e competitivo, com a participação de empresas estatais, privadas e de investimento estrangeiro. Mais especificamente, o mercado da borracha sintética caracteriza-se por uma «divisão em quatro vias» entre a SINOPEC e a CNPC, entre empresas privadas e entre empresas de Taiwan e empresas de investimento estrangeiro. O mercado do negro de carbono branco (sílica precipitada) é também dominado por empresas privadas que representam 68,57 % da capacidade de produção e 66,36 % da produção deste setor na China. Além disso, o mercado da corda de aço é altamente globalizado e competitivo, com grandes intervenientes no mercado chinês, incluindo não só empresas privadas chinesas, mas também numerosos gigantes internacionais. O grande número de empresas ativas no setor dos têxteis industriais implica uma estrutura de mercado competitiva e não monopolista.

Quanto às empresas ligadas ao Estado, o autor da denúncia equipara-as incorretamente a empresas controladas pelo Estado, ignorando a governação moderna das sociedades e o quadro jurídico na China. Empresas como a SINOCHEM ou o Grupo Huayi estão cotadas nos mercados bolsistas e devem respeitar regras jurídicas e de mercado rigorosas, sendo responsáveis perante todos os acionistas e não apenas perante um único acionista do Estado. No que respeita especificamente ao Grupo Huayi, está cotado na bolsa de valores de Xangai e a sua estrutura de governação respeita a legislação chinesa das sociedades e dos valores mobiliários e a regulamentação da Comissão Reguladora dos Valores Mobiliários da China. Por conseguinte, o seu relatório anual de 2024 afirma explicitamente que a empresa mantém total independência em relação ao seu acionista maioritário nos domínios do pessoal, dos ativos, das finanças, da organização e das atividades. O acionista maioritário exerce os seus direitos através da assembleia de acionistas, em conformidade com a lei, e não pode interferir, direta ou indiretamente, na tomada de decisões e nas atividades comerciais da empresa. No que respeita à SINOCHEM, o autor da denúncia não apresentou quaisquer elementos de prova que indicassem que a empresa, enquanto acionista das suas subsidiárias de fabrico de pneus Pirelli e Aeolus Tyre, interferiu nas decisões comerciais quotidianas destas empresas. A este respeito, confundir uma participação importante com o controlo efetivo da atividade empresarial constitui um erro fundamental na argumentação dos autores da denúncia, que não apresentaram quaisquer provas que indicassem de que forma a propriedade de ações substanciais de uma empresa pelo Estado daria origem a uma intervenção estatal direta nas atividades empresariais quotidianas das empresas.

(b) A alegação do autor da denúncia de que o Governo da RPC pode intervir na determinação dos preços e dos custos das empresas através da presença de organizações do PCC nas mesmas é uma deturpação da realidade da governação empresarial na China. Em conformidade com o direito das sociedades e os estatutos aplicáveis das empresas chinesas fabricantes de pneus, as organizações do Partido nas empresas não interferem nas operações comerciais e a sua função prende-se sobretudo com questões do Partido e visa garantir a observância da legislação nacional pelas empresas. O conselho de administração e a direção são, ainda e sempre, os órgãos estatutários de decisão de uma empresa. A alegação de que a existência de organizações do Partido nas empresas de pneus é uma indicação direta de controlo do Governo nas decisões comerciais das empresas carece de base factual e jurídica.

(c) O planeamento industrial na China, em vez de ser discriminatório e distorcer o mercado como alegado pelo autor da denúncia, serve de orientação estratégica e não é obrigatório, em consonância com as práticas habituais das grandes economias mundiais. Os planos quinquenais da China são documentos macroeconómicos, estratégicos e orientadores para o desenvolvimento económico e social nacional, que não diferem fundamentalmente das políticas industriais de outras grandes economias do mundo, como o «Plano Industrial do Pacto Ecológico» da UE ou a «Lei de Redução da Inflação» dos EUA. Os planos industriais na China fornecem às empresas perspetivas de mercado e uma visão de desenvolvimento, sem serem juridicamente vinculativos para os operadores económicos a nível microeconómico, como as empresas de pneus.

(d) As alegações do autor da denúncia sobre transferências de terrenos não baseadas no mercado são totalmente incompatíveis com a existência de um mercado fundiário funcional e de um mecanismo de atribuição e transferência de direitos de utilização de terrenos regido por disposições legislativas e regulamentares, em especial as disposições relativas à atribuição de direitos de utilização de terrenos para construção detidos pelo Estado através de adjudicação, leilão e cotação, que exigem que os terrenos em causa sejam atribuídos por concurso público, leilão ou cotação. Além disso, as alegações infundadas da denúncia de que as fábricas de pneus Sailun e Zhongce receberam terrenos muito abaixo do preço de mercado não podem pôr em causa um sistema de mercado funcional, aberto, uniforme e obrigatoriamente aplicado a nível nacional.

No que respeita ao direito chinês em matéria de insolvência e sociedades, a legislação aplicável relativa à insolvência das empresas prevê várias possibilidades de saída ou de recuperação de empresas em situação de dificuldade ou insolvência e tem o objetivo explícito de assegurar um quadro «orientado para o mercado e baseado em regras». Além disso, o direito das sociedades prevê normas claras de governação para todos os tipos de empresas — nomeadamente, as empresas públicas cotadas em bolsa — e uma base jurídica sólida para garantir um funcionamento independente e baseado no mercado.

(e) A alegação do autor da denúncia de que o sistema chinês de registo dos agregados familiares e de sindicatos distorce os custos salariais ignora as alterações profundas e o processo de abertura do mercado de trabalho da China, no qual as restrições do *hukou* foram progressivamente eliminadas ou atenuadas, estando o sistema de segurança social também cada vez mais dissociado do registo dos agregados. Por conseguinte, ao basear-se num sistema desatualizado que se está gradualmente a tornar muito menos restritivo para apoiar a alegação de distorção salarial está a afastar-se da realidade socioeconómica atual da China.

(f) O sistema financeiro da China não concede empréstimos preferenciais a indústrias específicas apoiadas pelo Estado (como a indústria de pneus) nem manipula as notações de risco. Tal resulta do facto de os bancos comerciais chineses, incluindo os grandes bancos comerciais estatais, serem instituições financeiras independentes que respeitam a Lei relativa aos bancos comerciais. Nos termos do artigo 4.º da Lei relativa aos bancos comerciais, «[a]s operações comerciais dos bancos comerciais devem ser regidas pelos princípios da segurança, liquidez e eficiência. Os bancos comerciais devem tomar as suas próprias decisões sobre as suas atividades comerciais, assumir responsabilidade pelos seus próprios riscos, assumir responsabilidade exclusiva pelos seus lucros e perdas e exercer autorrestrição». Dispõe ainda que «os bancos comerciais devem […] conduzir as operações comerciais sem interferências de qualquer unidade ou indivíduo». A transparência, a previsibilidade e o funcionamento baseado no mercado do mercado financeiro chinês são ainda ilustrados pelo facto de, nos últimos anos, muitos operadores estrangeiros terem optado por emitir obrigações denominadas em renmimbi na China.

Além disso, as discrepâncias nas notações de risco da mesma empresa por parte de agências de notação nacionais e estrangeiras são um fenómeno comum a nível mundial, decorrente dos diferentes métodos de notação, canais de acesso à informação, modelos de risco e compreensão do mercado local utilizados pelas várias agências. É absolutamente injustificado atribuir diretamente essas discrepâncias à manipulação do Estado.

(212) Em apoio do seu terceiro argumento, a CRIA criticou o autor da denúncia por alegar que existem práticas de subvenção na China. A CRIA salientou que, para abordar a questão das subvenções, existe um instrumento jurídico distinto na União, pelo que essa alegação do autor da denúncia deveria ser examinada e decidida através de um inquérito antissubvenções separado. A tentativa dos autores da denúncia de se basearem em alegações de subvenção para apoiar alegações relativas a distorções importantes num inquérito *anti-dumping* não respeita a separação entre os dois instrumentos jurídicos distintos estabelecidos em dois quadros jurídicos diferentes.

(213) Em 1 de agosto de 2025, o autor da denúncia reagiu às observações da CRIA, salientando que i) o setor dos pneus na China apresenta distorções importantes, em resultado das interferências sistemáticas do Estado chinês e do PCC em praticamente todos os aspetos da indústria, nas atividades a jusante e a montante, nas empresas, quer privadas quer estatais, ii) o número de intervenientes privados que também estão presentes no mercado chinês não contesta a demonstração da existência de distorções importantes, uma vez que os intervenientes privados na China são orientados pelo Estado e atuam em conformidade com as políticas industriais, iii) a existência de distorções importantes que afetam todas as partes da cadeia de valor chinesa do fabrico de pneus foi claramente demonstrada no passado, quer em inquéritos anteriores da Comissão quer em inquéritos noutras jurisdições, tal como referido em pormenor na denúncia.

(214) Em 15 de setembro de 2025, a CRIA completou as suas observações sobre o início do inquérito com um conjunto de observações em resposta à primeira nota. Nas suas observações, a CRIA invocou dois argumentos:

(215) A CRIA argumentou, em primeiro lugar, que o artigo 2.º, n.º 6-A, do regulamento de base não é aplicável, por ser incompatível com os acordos da OMC e a decisão do Órgão de Resolução de Litígios da OMC.

(216) Concretamente, a CRIA teceu as seguintes considerações:

(a) tendo algumas disposições do Protocolo de Adesão da China à OMC pertinentes para o cálculo do *dumping* expirado em 11 de dezembro de 2016, a UE deve respeitar as suas obrigações ao abrigo da legislação da OMC;

(b) em conformidade com as conclusões do Órgão de Recurso no processo DS 473, para efeitos do cálculo dos custos a fim de obter o valor normal do produto em causa nos casos em que não se pode utilizar o preço no mercado interno do país de exportação, as autoridades responsáveis pelo inquérito não podem avaliar os custos declarados nos registos do exportador/produtor com base num valor de referência que não esteja relacionado com os custos de produção no país de origem.

(217) Em segundo lugar, a CRIA afirmou que os mercados de pneus e de matérias-primas da China não estão sujeitos às alegadas distorções importantes. A CRIA argumentou, a este respeito, que as distorções alegadas pelo autor da denúncia não estão devidamente demonstradas e remeteu para as suas observações de 30 de junho de 2025, reiterando que as alegações do autor da denúncia continham muitas generalizações, especulações e contradições internas e não estavam fundamentadas por elementos de prova diretos e específicos sobre a indústria de pneus para automóveis de passageiros e camiões ligeiros na China ou o período de inquérito do presente inquérito.

(218) Os argumentos da CRIA não puderam ser aceites pelos seguintes motivos:

(219) Quanto ao primeiro argumento formulado pela CRIA no início do processo, a saber, que o autor da denúncia não apresentara elementos de prova diretos da existência de distorções do mercado, a Comissão observou, desde logo, que, como confirmado pelo Tribunal Geral no processo *Viraj Profiles*, a quantidade e a qualidade dos elementos de prova necessários segundo os critérios de suficiência para dar início ao um inquérito são diferentes dos exigidos para efeitos da determinação preliminar ou final da existência de *dumping*, de prejuízo ou de um nexo de causalidade ([115]). A denúncia cumpria as condições estabelecidas no artigo 5.º, n.º 9, do regulamento de base, em conjugação com o artigo 2.º, n.º 6-A, alínea d). Com efeito, tal como indicado no aviso de início, a Comissão considerou, na fase de início, que existiam elementos de prova suficientes em conformidade com o artigo 5.º, n.º 9, do regulamento de base, que indiciavam, em virtude das distorções importantes que afetam os preços e os custos, que não seria adequado utilizar os preços e os custos no mercado interno da RPC, justificando-se a abertura de um inquérito ao abrigo do artigo 2.º, n.º 6-A, do regulamento de base.

([115]) Acórdão do Tribunal Geral de 11 de julho de 2017, Viraj Profiles Ltd contra Conselho da União Europeia, T-67/14, ECLI:EU:T:2017:481, n.º 98.

(220) Como tal, a Comissão demonstrou a existência dessas distorções. A fim de o fazer, em conformidade com o artigo 2.º, n.º 6-A, alínea e), do regulamento de base, a Comissão recolheu os dados necessários para a determinar a existência e os efeitos das distorções importantes e a consequente utilização da metodologia prevista no artigo 2.º, n.º 6-A, alínea a), do regulamento de base. Esta análise é apresentada em pormenor nas secções 3.2.1.1 a 3.2.1.8. A este respeito, a observação da CRIA sobre a obrigação da Comissão de realizar uma investigação independente, baseada em factos e objetiva não tem fundamento. Além disso, a análise da Comissão nas secções 3.2.1.1 a 3.2.1.8 também refutou a alegação da CRIA sobre a realidade de o desenvolvimento económico da China estar isento de intervenções estatais que distorcem a concorrência e sobre as políticas macroeconómicas chinesas pertinentes que não distorcem específica e diretamente os custos e os preços no setor do produto em causa.

(221) Além disso, e para concluir sobre o primeiro argumento da CRIA no início do inquérito, relativo às alegadas contradições lógicas na denúncia no que respeita à borracha natural enquanto produto de base comercializado a nível mundial e à seleção do país representativo, a Comissão observou, em primeiro lugar, que a CRIA não apresentou quaisquer elementos de prova de que os preços da borracha natural na China são determinados pelo mercado mundial dos produto de base e, em segundo lugar, que o país representativo foi selecionado em conformidade com os critérios aplicáveis nos termos do artigo 2.º, n.º 6-A, do regulamento de base, tal como explicado em pormenor na secção 3.2.4.

(222) No que respeita ao segundo argumento da CRIA no início do inquérito, a saber, que a indústria chinesa de pneus está altamente orientada para o mercado, a Comissão salientou o seguinte:

(a) a existência de empresas privadas no setor do produto em causa não é contestada. No entanto, não só são empresas estatais ou de outra forma controladas pelo Estado ativas no setor, como o setor está sujeito ao controlo e à supervisão política do Governo por vários meios, desde as políticas governamentais que moldam o desenvolvimento do setor até à fidelidade declarada à liderança do PCC por empresas individuais e associações industriais, tal como descrito na secção 3.2.1.2.

Do mesmo modo, no que respeita às indústrias a montante, a referência da CRIA a uma «divisão em quatro vias» entre a SINOPEC e a CNPC, entre empresas privadas e entre empresas taiwanesas e empresas de investimento estrangeiro é posta em causa pelo próprio relatório que a CRIA invoca e que refere o seguinte em relação ao mercado da borracha sintética: «[o] primeiro nível é representado pela CNPC e pela Sinopec, constituindo as duas empresas 49 % da parte de mercado. [...] As empresas de primeiro nível beneficiam das vantagens da cadeia integrada da indústria petroquímica, gerando economias de escala nos produtos de borracha sintética. A capacidade total de produção de borracha sintética da CNPC e da Sinopec atinge atualmente 5 milhões de toneladas por ano, representando mais de 45 % da capacidade total de produção de borracha sintética da China. Graças à grande escala dos canais de abastecimento de petróleo bruto, a sua taxa de autossuficiência em matérias-primas atingiu mais de 85 %. O modelo de produção integrada reduziu o custo de produção da borracha sintética em 20 %, alcançando economias de escala». No que respeita aos outros *inputs* para o fabrico do produto em causa, o argumento da CRIA sobre a existência de empresas privadas ativas nos setores respetivos é improcedente. No presente contexto, não foi a estrutura monopolista dos setores que a Comissão considerou relevante, mas antes o grau de controlo e de supervisão política dos poderes públicos. A supervisão através do planeamento da política industrial, o controlo exercido sobre as associações industriais, a liderança do PCC e, neste contexto, a coincidência entre os cargos de gestão nas empresas e as funções no Partido, etc., foram já exaustivamente documentados, inclusive nos setores dos *inputs* ([116]) do produto em causa. A CRIA não aduziu quaisquer elementos de prova suscetíveis de pôr em causa estas observações.

Quanto aos produtores de pneus, como o Grupo Huayi, que alegadamente respeitam regras jurídicas e de mercado rigorosas e são responsáveis perante todos os acionistas, e não apenas o Estado, a Comissão salientou que o relatório anual de 2024 do Grupo Huayi, referido pela CRIA, afirma o seguinte em relação à análise do desempenho empresarial de 2024: «2024 assinala o 75.º aniversário da fundação da República Popular da China e é também um ano crucial para alcançar os objetivos e as tarefas do 14.º [Plano Quinquenal]. Todos os trabalhadores aplicaram conscienciosamente o espírito do 20.º Congresso Nacional do [PCC] e da segunda e terceira sessões plenárias do 20.º Comité Central. Sob a liderança correta do Comité do Partido e do Conselho de Administração da empresa, e num espírito de dedicação e de trabalho árduo, enfrentámos ativamente o duplo desafio de uma recuperação macroeconómica lenta e da continuação das flutuações de baixo nível na indústria química [...]». O relatório anual salienta ainda que a empresa irá «reforçar a liderança global do Partido, promover uma cultura familiar de Sunshine Huayi, unificar ideais e

([116]) Ver, por exemplo, o relatório, capítulos 12, 14 e 16.

convicções e inspirar a autonomia, o entusiasmo e a criatividade da nossa mão de obra para, em conjunto, impulsionar o desenvolvimento de elevada qualidade do Grupo». A Comissão recordou, neste contexto, que 15 dos 17 membros do conselho de administração do grupo Huayi são membros do PCC e que o direito das sociedades da China invocado pela CRIA prevê expressamente a criação de organizações do PCC nas empresas. O direito das sociedades, em combinação com legislação adicional aplicável, confere a essas estruturas do PCC um poder considerável sobre as operações das empresas em questão (ver, em especial, os considerandos 138, 139 e 170 a 174). Embora se possam encontrar na China diversos elementos normais da governação empresarial, é a existência das outras estruturas a que acima se alude que permite que o Partido/Estado exerça controlo e supervisão política sobre os operadores económicos, facto este que assume particular importância no contexto da avaliação nos termos do artigo 2.º, n.º 6-A, do regulamento de base e que refuta a argumentação da CRIA.

(b) A influência exercida pelo PCC na economia chinesa, desde a configuração institucional a nível nacional até ao papel que as organizações do PCC desempenham na conduta empresarial individual, foi descrita em pormenor *supra* (ver, em especial, os considerandos 169 a 177), bem como no relatório ([117]). A alegação da CRIA de que a função das organizações do Partido nas empresas se centra principalmente nos assuntos do Partido, em vez de interferir em operações comerciais específicas, é ainda diretamente contrariada pelos documentos acima referidos, que emanam diretamente das empresas em causa (ver o relatório anual de 2024 da Qingdao Double Star Co. Ltd. ou o relatório anual de 2023 da Guizhou Tyre Co., Ltd), que referem a integração da liderança do Partido em todos os aspetos da governação das sociedades (ver o relatório anual de 2024 do Grupo Huayi), que coloca o Comité do Partido e o Conselho de Administração no mesmo nível de liderança (ver alínea a) supra).

(c) Quanto ao planeamento industrial na China, a Comissão discorda da argumentação da CRIA de que os documentos de planeamento não têm caráter vinculativo. A Comissão recordou que, longe disso, o sistema de planeamento da China define as prioridades e estabelece os objetivos que os governos centrais e locais devem perseguir. Existem planos pertinentes a todos os níveis da administração, que cobrem praticamente todos os setores económicos, e as autoridades em cada nível administrativo fiscalizam a aplicação dos planos pelo nível inferior da administração correspondente. Como descrito exaustivamente no relatório ([118]), os objetivos fixados nos documentos de planeamento são, efetivamente, vinculativos, e o sistema de planeamento determina a atribuição dos recursos aos setores classificados pelo governo como estratégicos ou de outro modo politicamente importantes, pelo que a afetação dos recursos não obedece às forças de mercado. Além do mais, ainda recentemente, em setembro de 2025, o Comité Central do PCC confirmou que, por meio do processo de adoção e execução dos planos de desenvolvimento as prioridades estratégicas do Partido são transformadas em «planos juridicamente vinculativos para aplicação a nível nacional». Por último, a Comissão recordou que as políticas de outras jurisdições, como a UE ou os EUA, não são pertinentes no contexto da avaliação efetuada nos termos do artigo 2.º, n.º 6-A, do regulamento de base.

(d) Do mesmo modo, a Comissão observou que, no que respeita aos direitos de transferência de terrenos, bem como à legislação em matéria de sociedades ou de insolvência, a CRIA se limita a alegar que esses domínios são regidos por fundações sólidas e baseadas no mercado, sem abordar nenhum dos elementos de prova que indiciam a existência de distorções na aceção do artigo 2.º, n.º 6-A, do regulamento de base, como descritos na secção 3.2.1.5.

(e) A referência da CRIA à eliminação progressiva das restrições do sistema de registo dos agregados (o sistema hukou) não é suscetível de alterar a posição da Comissão sobre as distorções importantes dos salários chineses; se bem que possam estar em curso reformas do sistema hukou na China, o sistema de registo dos agregados continua em vigor e afeta os princípios económicos fundamentais de formação dos salários. Acresce que outros fatores, como o papel dos sindicatos ou o facto de a China não ter ratificado algumas das convenções da OIT, contribuem para as distorções salariais no país.

(f) Tão-pouco são convincentes os argumentos da CRIA no que se refere ao sistema financeiro da China. Uma referência não fundamentada aos operadores estrangeiros que emitem obrigações denominadas em renmimbi não demonstra de modo algum que o sistema financeiro chinês funciona com base no mercado. A Comissão chamou igualmente a atenção para o relatório ([119]), que destaca as limitações do mercado chinês de obrigações internas. Acima de tudo, a interpretação da CRIA sobre a Lei relativa aos bancos comerciais é

([117]) Ver o Relatório — capítulo 3.
([118]) Ver o Relatório — capítulo 4.
([119]) Relatório — capítulo 6.

seletiva. A este respeito, além da análise nos considerandos 196 a 198, a Comissão remeteu para disposições adicionais dessa lei invocadas pela CRIA, em especial o artigo 34.º, nos termos do qual: «Os bancos comerciais exercem as suas atividades de concessão de empréstimos em conformidade com as necessidades do desenvolvimento económico e social nacional e sob a orientação das políticas industriais do Estado».

(223) No que respeita ao terceiro argumento da CRIA no início do inquérito, a saber, que a denúncia não distingue entre instrumentos jurídicos *anti-dumping* e antissubvenções, a Comissão já concluiu, no considerando 219, que a denúncia cumpria as normas estabelecidas no artigo 5.º, n.º 9, do regulamento de base, o que justifica o início de um inquérito assente no artigo 2.º, n.º 6-A, do regulamento de base. Ao proceder a essa avaliação, a Comissão não teve em conta os elementos constantes da denúncia alheios à avaliação efetuada nos termos do artigo 5.º, n.º 9, do regulamento de base.

(224) Quanto ao primeiro argumento da CRIA em resposta à primeira nota, relativo à compatibilidade do artigo 2.º, n.º 6-A, do regulamento de base com a OMC, a Comissão salientou que:

(a) nos processos *anti-dumping* relativos a produtos provenientes da China, as partes da secção 15 do Protocolo de Adesão da China à OMC que não expiraram continuam a aplicar-se no contexto da determinação do valor normal, tanto no que diz respeito aos valores de uma economia de mercado como no que diz respeito à utilização de uma metodologia que não se baseie numa comparação rigorosa com os preços ou os custos chineses.

(b) O relatório do Órgão de Recurso no processo DS 473 não dizia respeito à aplicação do artigo 2.º, n.º 6-A, do regulamento de base, mas sim à aplicação de uma disposição específica do artigo 2.º, n.º 5, do regulamento de base. Não obstante, as disposições da OMC, tal como interpretadas pelo Órgão de Recurso no processo DS 473, permitem a utilização de dados de um país terceiro, devidamente ajustados quando tal seja necessário e justificado.

(225) Quanto ao segundo argumento da CRIA em resposta à primeira nota relativa aos fatores de produção, respeitante à suficiência de elementos de prova, foi respondido na presente secção.

3.2.3. *Conclusão*

(226) Os elementos de prova disponíveis mostraram que os preços ou custos do produto em causa, incluindo os custos das matérias-primas, dos terrenos, da energia e da mão de obra, não resultam do livre funcionamento do mercado, pois são afetados por uma intervenção estatal substancial na aceção do artigo 2.º, n.º 6-A, alínea b), do regulamento de base, como se pode ver pelo impacto real ou potencial de um ou vários dos elementos pertinentes indicados.

(227) Tendo em conta o que precede, a Comissão concluiu que, no caso em apreço, não é adequado utilizar os preços e os custos praticados no mercado interno para determinar o valor normal. Por conseguinte, a Comissão calculou o valor normal exclusivamente com base nos custos de produção e encargos de venda, refletindo preços ou valores de referência sem distorções, ou seja, no caso em apreço, com base nos custos de produção e encargos de venda correspondentes num país representativo adequado, em conformidade com o artigo 2.º, n.º 6-A, alínea a), do regulamento de base, como explicado na secção seguinte.

3.2.4. *País representativo*

3.2.4.1. Observações de caráter geral

(228) A escolha do país representativo assentou nos seguintes critérios, em conformidade com o artigo 2.º, n.º 6-A, do regulamento de base:

— Um nível de desenvolvimento económico semelhante ao da RPC. Para o efeito, a Comissão recorreu a países com um rendimento nacional bruto *per capita* semelhante ao da RPC, de acordo com a base de dados do Banco Mundial ([120]);

— A produção do produto objeto de inquérito nesse país;

— Existência de dados pertinentes prontamente disponíveis no país representativo.

([120]) Dados abertos do Banco Mundial — Rendimento médio superior: https://data.worldbank.org/income-level/upper-middle-income.

— Se houver mais de um país representativo possível, será dada preferência, caso seja oportuno, a países com um nível adequado de proteção social e ambiental.

(229) Como explicado na secção 3.1, a Comissão publicou duas notas apensas ao dossiê sobre as fontes para a determinação do valor normal: a primeira e a segunda notas.

(230) Estas notas descrevem os factos e os elementos de prova subjacentes aos critérios pertinentes e também dão resposta às observações formuladas pelas partes sobre esses elementos e as fontes pertinentes. Na segunda nota, a Comissão informa as partes interessadas da sua intenção de escolher a Turquia como país representativo adequado no presente processo, caso se confirmasse a existência de distorções importantes nos termos do artigo 2.º, n.º 6-A, do regulamento de base.

3.2.4.2. Primeira nota

(231) Na primeira nota, a Comissão observou que se tinha conhecimento de que havia produção do produto objeto de inquérito na Argentina, no Brasil, na Colômbia, na Indonésia, na Malásia, no México, na Sérvia, em África do Sul, na Tailândia e na Turquia, países que, com base nos dados do Banco Mundial, identificou como tendo um nível de desenvolvimento económico semelhante ao da RPC, ou seja, que o Banco Mundial classifica como países de «rendimento médio superior» com base no rendimento nacional bruto.

(232) A Comissão verificou ainda a disponibilidade dos dados relativos aos fatores de produção, inclusive no que diz respeito aos dados financeiros prontamente disponíveis dos produtores do produto objeto de inquérito. Com base nas informações fornecidas após o início, identificou os seis fatores de produção mais importantes, que representavam cerca de 70 % dos custos totais dos materiais — borracha natural (SH 4001 22), negro de fumo (2803 00), borracha de estireno-butadieno (4002 19), borracha de polibutadieno (SH 4002 20), tela para pneumáticos (SH 5902 20) e corda de aço (SH 7312 10). Em seguida, analisou se estes fatores de produção foram importados em quantidades suficientes nos possíveis países representativos, bem como a parte das importações suscetíveis de serem substancialmente afetadas por importações da RPC ou de qualquer um dos países constantes do anexo I do Regulamento (UE) 2015/755 do Parlamento Europeu e do Conselho ([121]).

(233) A Comissão apurou que tanto a Argentina como a Colômbia importaram os principais fatores de produção em quantidades relativamente baixas e que estes dois países não importaram de todo alguns dos fatores de produção. Uma vez que as quantidades relativamente baixas de importações de fatores de produção essenciais poderiam ter afetado o preço das importações, a Comissão considerou que essas importações poderiam não constituir um valor de referência adequado e concluiu que nem a Colômbia nem a Argentina constituíam um país representativo adequado.

(234) Além disso, a análise das importações das principais matérias-primas para outros candidatos a país representativo revelou que algumas importações poderiam ser significativamente afetadas por quantidades significativas originárias da China. Foi o caso, em especial, da Tailândia e da África do Sul, onde as importações provenientes da China de três dos seis principais fatores de produção acima enumerados constituíam mais de 50 % do total das importações destes fatores e, em menor medida, da Malásia, onde a parte das importações provenientes da China de três dos principais fatores de produção variou entre 27 % e 69 %. Além disso, não foi detetada qualquer produção do produto objeto de inquérito nem informações financeiras disponíveis no Brasil e na Indonésia. Por conseguinte, a Comissão considerou que nenhum destes países era um país representativo adequado.

(235) Em seguida, a Comissão identificou as demonstrações financeiras disponíveis, que abrangiam o período de inquérito, de empresas rentáveis que produzem o produto similar no México (Compania Hulera Tornel), na Sérvia (Tigar Tyres Doo) e na Turquia (Brisa Bridgestone Sabanci) e concluiu que estes países poderiam constituir um país representativo adequado. As partes foram convidadas a apresentar as suas observações.

([121]) Regulamento (UE) 2015/755 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril de 2015, relativo ao regime comum aplicável às importações de certos países terceiros (JO L 123 de 19.5.2015, p. 33, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/755/oj), com a redação que lhe foi dada pelo Regulamento Delegado (UE) 2017/749 da Comissão, de 24 de fevereiro de 2017, que altera o Regulamento (UE) 2015/755 do Parlamento Europeu e do Conselho no que diz respeito à retirada do Cazaquistão da lista de países do anexo I do mesmo regulamento (JO L 113 de 29.4.2017, p. 11, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2017/749/oj).

3.2.4.3. Alegações apresentadas sobre cada país representativo potencial na sequência da divulgação da primeira nota.

(236) Na sequência da publicação da primeira nota, a Comissão recebeu observações do autor da denúncia, da CRIA e de quatro produtores-exportadores ou grupos de produtores-exportadores — o grupo GITI, o grupo Hankook, a Kumho e a Shandong Yongsheng. As partes teceram alegações relativamente aos seguintes países:

Indonésia

(237) O Grupo GITI alegou que a Indonésia (juntamente com a Malásia) constituía um possível país representativo, uma vez que i) importava borracha composta (que, segundo o Grupo GITI, é um fator de produção importante), ii) no que respeita a vários fatores de produção fundamentais (tela para pneumáticos, corda de aço, negro de fumo), a parte das importações chinesas no total das importações foi inferior para a Indonésia do que para a Sérvia, o México e a Turquia, e iii) a Indonésia dispunha de dados financeiros para as suas empresas (PT Goodyear Indonesia Tbk e PT Gajah Tunggal Tbk, uma empresa comum do Grupo GITI e da Michelin).

(238) A Kumho Tire e o Grupo Hankook alegaram igualmente que a Indonésia constituía um país representativo adequado no que se refere à dimensão do seu mercado interno e aos elevados volumes de importação de todos os fatores de produção.

Malásia

(239) O Grupo GITI e a CRIA alegaram que as exportações chinesas de fatores de produção fundamentais (negro de fumo, corda de aço, tela para pneumáticos e borracha de polibutadieno) para a Malásia representavam partes semelhantes às das importações chinesas no caso da Sérvia e da Turquia, que foram consideradas um potencial país representativo, pelo que a Malásia não deveria ser excluída dos potenciais países representativos. O Grupo GITI alegou ainda que, juntamente com a Indonésia, a Malásia era o único país com importações representativas de borracha composta.

(240) O Grupo GITI, a Shandong Yongsheng e a CRIA referiram que a Malásia foi escolhida como país representativo no inquérito *anti-dumping* dos EUA contra as importações de pneus provenientes da China ([122]) e que estavam disponíveis demonstrações financeiras públicas para várias empresas na Malásia ([123]).

México

(241) O Grupo GITI alegou que o México não podia constituir um possível país representativo. Referiu principalmente os baixos volumes de importação de borracha composta e os elevados volumes de importação de tela para pneumáticos da China para o México.

(242) A CRIA e a Shandong Yongsheng apresentaram argumentos semelhantes sobre o nível de importações provenientes da China no México, na Sérvia e na Turquia, afirmando que o nível das importações chinesas não podia ser considerado o principal critério para ignorar possíveis países representativos e que o elevado nível de corda de aço importada da China era comum a todos os possíveis países representativos. A CRIA alegou ainda que, à semelhança de outros casos, a Comissão poderia analisar mais aprofundadamente no presente inquérito se as importações chinesas tiveram ou não um efeito de distorção nos preços de importação, no caso dos países com uma elevada percentagem de importações chinesas.

(243) O Grupo GITI considerou que, existindo diferentes direitos *anti-dumping* e de compensação em vigor sobre o aço no México, os preços de importação mexicanos dos principais *inputs* que contêm aço, como o fio de aço, podiam estar distorcidos. Referiu igualmente as medidas instituídas pelo México contra as importações de borracha sintética proveniente do Japão, da República da Coreia e dos Estados Unidos, bem como os direitos *anti-dumping* sobre os pneus para automóveis de passageiros e camiões ligeiros originários da China. O Grupo GITI alegou ainda que os dados financeiros das empresas de pneus no México não constituíam um valor de referência adequado, uma vez que não se sobrepunham ao período de inquérito e que os dados só estavam disponíveis para uma empresa. Como tal, em seu entender, não se podia considerar o México como um país representativo adequado.

([122]) https://access.trade.gov/Resources/frn/summary/prc/2021-19259-1.pdf.

([123]) Por exemplo, Hock Hin (Muar) Rubber Co., Michelin Malaysia, Toyo tyre Malaysia SDN BHD, Friendship Rubber Industry (Malaysia) SDN. BHD. e Yamauchi (Malaysia).

(244) A Shandong Yongsheng alegou que, entre o México, a Sérvia e a Turquia, o México era o país representativo mais adequado, uma vez que i) o nível das importações da Sérvia provenientes da China era superior ao da Malásia, um país excluído na primeira nota devido ao seu nível de dependência das importações chinesas, e ii) o México tinha o nível mais elevado de proteção social e ambiental no que respeita ao artigo 2.º, n.º 6-A, alínea a).

(245) A Kumho Tire e o Grupo Hankook alegaram que o México constituiria um país representativo adequado, devido à dimensão do seu mercado interno e aos elevados volumes de importação de borracha natural.

Tailândia

(246) A CRIA e a Shandong Yongsheng alegaram que a Tailândia não deveria ter sido rejeitada como possível país representativo com base no elevado nível de importações provenientes da China.

(247) A Shandong Yongsheng alegou ainda que a Comissão poderia utilizar os dados sobre os VAG e o lucro que estão disponíveis para os fabricantes tailandeses de automóveis de passageiros e pneus para camiões ligeiros. Acrescentou que a Tailândia, a Indonésia e a Malásia ofereciam as condições mais semelhantes à China em termos de custos da energia e da mão de obra.

Turquia e Sérvia

(248) O Grupo GITI alegou que a Turquia e a Sérvia tinham um baixo volume de importações de borracha composta e que, se algum destes países fosse selecionado, o valor de referência para esta matéria-prima deveria ser ajustado. Além disso, o grupo GITI, a Kumho Tire, o grupo Hankook e a CRIA afirmaram que os VAG dos dois possíveis países representativos eram excessivamente elevados. O grupo GITI e a CRIA chamaram a atenção para dados financeiros do México ([124]), da Indonésia ([125]), da Malásia ([126]) e da Tailândia ([127]) que indicavam uma menor percentagem de VAG.

(249) O Grupo GITI e a CRIA alegaram ainda que as importações de tela para pneumáticos provenientes da China eram particularmente elevadas, tanto no caso da Sérvia como da Turquia.

(250) O Grupo Hankook alegou que as demonstrações financeiras consolidadas da empresa turca Brisa Bridgestone incluíam subsidiárias envolvidas no desenvolvimento e fabrico de tecnologias móveis e que, por conseguinte, as suas demonstrações financeiras não eram manifestamente representativas para efeitos do cálculo do valor normal.

(251) A CRIA, a Kumho Tire e o Grupo Hankook alegaram que os volumes das importações provenientes da Rússia na Turquia e na Sérvia os impediam de ser considerados países representativos adequados. A Kumho Tire e o Grupo Hankook acrescentaram que tanto a Turquia como a Sérvia continuaram a importar aço russo, que, por sua vez, pode ser utilizado para fabricar corda de aço.

(252) A Kumho Tire e o Grupo Hankook alegaram que tanto a Turquia como a Sérvia comunicaram dados relativos à tela para pneumáticos em m^2 e que o peso da tela para pneumáticos pode variar com base na espessura e na densidade dos fios, enquanto outros países comunicaram dados em kg. As duas empresas acrescentaram que as características do mercado na Sérvia não eram comparáveis com as da China e que a Turquia continuava a enfrentar uma inflação grave, afetando os indicadores económicos pertinentes.

(253) A Comissão apreciou todos os argumentos apresentados pelas diferentes partes interessadas na segunda nota, como apresentado resumidamente na secção 3.2.4.4.

([124]) A GITI fez referência à empresa Companie Hulera Tornel.
([125]) PT Goodyear Indonesia Tbk, Gajah Tunggal (identificada pela Hankook e pelo grupo GITI).
([126]) Friendship Rubber industry (Malaysia) SDN. BHD. e Toyo Tyre Malaysia SDN. BHD.
([127]) Bridgestone Tire Manufacturing (Thailand) Co. Ltd., Bridgestone Specialty Tire Manufacturing (Thailand) Co., Ltd., Thai Bridgestone company Limited, Goodyear (Thailand) Public Company limited.
Toyo Tire (Thailand) company limited, Deestone Ltd., Desstone international Company Limited, Otani Radial Co., Ltd., Sumitomo Rubber (Thailand) company Limited, Svizz-one Corportation Ltd., Yokohama Tire Manufacturing (Thailand) Co., Ltd.

3.2.4.4. Segunda nota

(254) No que respeita à alegação do Grupo GITI, a Comissão considerou que não se justificava basear a escolha do país representativo no volume das importações de borracha composta (código SH 4002 80). Para os produtores-exportadores incluídos na amostra, a borracha composta representou uma percentagem reduzida dos custos totais de produção ou não foi utilizada de todo ([128]). Por conseguinte, a Comissão considerou que o nível das importações de borracha composta não era um critério pertinente para escolher um país representativo.

(255) Além disso, uma vez que a China era o maior exportador mundial ao abrigo da posição 5902 ([129]) (tela para pneumáticos) e SH 7312 10 ([130]) (corda de aço), as importações dos dois fatores de produção em todos os possíveis países representativos continham uma elevada percentagem de importações provenientes da China. Assim, a Comissão concluiu que o volume das importações chinesas destes dois fatores de produção não era um critério a considerar.

(256) Por último, a Comissão analisou os argumentos relativos às propostas de seleção da Indonésia, da Malásia ou da Tailândia como possível país representativo. Todavia, a Comissão concluiu que nem a Indonésia, nem a Malásia ou a Tailândia eram adequadas como país representativo.

(257) As importações na Indonésia do principal fator de produção, ou seja, a borracha natural, que representa uma parte substancial dos custos, foram relativamente baixas e as importações de três dos seis principais fatores de produção continham uma percentagem elevada de importações chinesas — corda de aço, tela para pneumáticos e negro de fumo. Embora uma percentagem elevada das importações chinesas de corda de aço e tela para pneumáticos fosse comum a todos os possíveis países representativos, a percentagem de importações chinesas de negro de fumo era também elevada, representando 46 %. Em comparação, na Turquia, as importações chinesas de negro de fumo representaram apenas 5 %.

(258) As importações dos principais fatores de produção na Malásia também continham uma percentagem elevada de importações chinesas — para além da percentagem elevada de importações chinesas de tela para pneumáticos e corda de aço, as importações chinesas de borracha de estireno-butadieno, um dos principais fatores de produção, também constituíam uma percentagem mais elevada do total das importações (27 %), em comparação com 12 % no caso das importações na Turquia. Note-se ainda que o facto de a Malásia ter sido selecionada no inquérito *anti-dumping* dos EUA não é pertinente para o presente inquérito.

(259) As importações chinesas de todos os principais fatores de produção foram particularmente elevadas também no caso da Tailândia: negro de fumo (57 %), borracha de estireno-butadieno (25 %), borracha de polibutadieno (32 %), tela para pneumáticos (7 %) e corda de aço (82 %). Além disso, em maio de 2025, a Comissão de Administração do Comércio Internacional da África do Sul determinou que várias empresas tailandesas estavam a evadir os direitos *anti-dumping* sobre os pneus provenientes da China através do Camboja, da Tailândia e do Vietname, confirmando a elevada exposição da Tailândia à China ([131]).

(260) À luz do que precede, a Comissão conclui que não se podia considerar que os preços dos principais fatores de produção na Indonésia, na Malásia e na Tailândia fossem representativos, porque, caso se confirmasse a existência de distorções importantes na aceção do artigo 2.º, n.º 6-A, alínea b), do regulamento de base, era provável que fossem objeto de distorção.

(261) A Comissão analisou ainda as informações de que dispunha no que diz respeito aos três países propostos (México, Sérvia e Turquia) e concluiu que a Turquia era uma escolha adequada como país representativo.

(262) Em primeiro lugar, as estatísticas de importação na Turquia continham dados facilmente disponíveis relativos à maioria dos fatores de produção, com exceção da corda de aço. As estatísticas de importação dos seis principais fatores de produção não continham ou continham importações limitadas provenientes da China (máximo de 5 % para o negro de fumo ([132])). Em comparação, a Sérvia registou um nível elevado de importações chinesas de negro de fumo (45 %) e de corda de aço (68 %).

([128]) Por motivos de confidencialidade, não é possível divulgar informações mais pormenorizadas.
([129]) https://oec.world/en/profile/hs/polyamide-fabric.
([130]) https://oec.world/en/profile/hs/stranded-steel-wirecableetc-no-electric-insulation.
([131]) https://www.itac.org.za/upload/document_files/20250602071614_ITAC-Preliminary-Report-No.-748---May-2025.pdf.
([132]) Com exceção da corda de aço, uma vez que a elevada parte das importações chinesas diz respeito a quase todos os possíveis países representativos.

(263) Os volumes das importações dos principais fatores de produção na Turquia foram várias vezes superiores aos da Sérvia e do México, pelo que havia uma maior probabilidade de os seus preços de importação poderem constituir valores de referência razoáveis. Além disso, contrariamente às alegações das partes, a Comissão considerou igualmente que os dados sobre as importações na Turquia de tela para pneumáticos comunicados em m^2 podiam ser convertidos em kg com base na taxa de conversão para este tipo de material.

(264) Em segundo lugar, a Comissão considerou que as demonstrações financeiras da empresa turca Brisa Bridgestone representavam uma base razoável para determinar um valor de referência para os VAG e o lucro, uma vez que foram auditadas e se sobrepunham ao período de inquérito. A Comissão observou que a alegação sobre o potencial impacto do volume de negócios da filial Arvento nas demonstrações financeiras consolidadas não foi fundamentada. Além disso, a Comissão considerou que a alegação de que os VAG da Arvento eram excessivamente elevados porque as empresas de outros países tinham VAG mais baixos não era apoiada por elementos de prova. A Comissão observou que várias empresas tailandesas comunicaram VAG entre 30 % e 60 %, de acordo com a análise da Comissão ([133]). Por conseguinte, a Comissão concluiu que os dados financeiros da Brisa Bridgestone continuavam a ser uma fonte adequada para o estabelecimento das percentagens de VAG e de lucro — a Brisa Bridgestone era uma empresa de maior dimensão com contas auditadas, em comparação com a única empresa no México com informações financeiras disponíveis de dimensão relativamente menor e não havia informações sobre se os dados foram ou não auditados.

(265) Além disso, para além da China, a Turquia é um dos maiores exportadores mundiais do produto objeto de inquérito ([134]) e um país com um desenvolvimento económico semelhante ao da China.

(266) No que diz respeito à alegação relativa à inflação na Turquia, a Comissão considerou que os preços das importações não foram afetados pela desvalorização da lira turca. Qualquer aumento dos preços refletir-se-ia num aumento do custo total das mercadorias vendidas e/ou dos VAG e, por conseguinte, na redução da margem de lucro do produtor representativo. Como os VAG e as margens de lucro foram expressos em percentagem, estes fatores não afetaram de modo algum o cálculo do valor normal. Quanto à inflação de determinados custos específicos, a Comissão observou que os preços sem distorções que estabeleceu para os custos de produção foram expressos na moeda do país em causa, e que as diferenças em termos de inflação entre o país representativo e o país em causa já se refletiam de forma significativa na respetiva taxa de câmbio. Por conseguinte, os valores de referência calculados não foram, em grande medida, afetados pela inflação no país representativo. A alegação foi, por conseguinte, rejeitada.

(267) Por último, no que respeita ao alegado impacto das importações de aço russo na Turquia, que poderiam ter sido utilizadas para o fabrico de corda de aço, a Comissão concluiu que a alegação era geral e não continha elementos de prova de apoio da alegada repercussão. Relativamente às importações de negro de fumo, borracha de estireno-butadieno e borracha de polibutadieno na Sérvia e na Turquia, foi igualmente estabelecido que continham importações provenientes da Rússia. A Comissão concluiu, todavia, que não se justificava excluir estes dois países à luz deste fator. Estes fatores de produção não representaram uma parte assinalável dos custos de produção ([135]) e, no caso da Sérvia, a parte de mercado destas importações foi relativamente baixa ([136]). A Comissão observou igualmente que nenhuma parte interessada apresentou elementos de prova de que as importações provenientes da Rússia podem tornar as importações na Turquia pouco fiáveis — a Comissão concluiu que não existiam elementos de prova de qualquer diferença anormal de preços nem entre o preço médio de importação destes *inputs* na Turquia em comparação com as importações dos mesmos *inputs* em países sem importações provenientes da Rússia. A Comissão chegou à mesma conclusão no que respeita aos *pneus para autocarros e camiões* ([137]) ao analisar o período de inquérito nesse processo, que terminou em 30 de junho de 2023 ([138]). Por conseguinte, a Comissão considerou injustificada a alegação de que a Turquia tinha de ser ignorada nesta base.

([133]) Por exemplo, Michelin Siam, Maxxis International (Thailand) Co Ltd, Bridgestone Specialty Tire Manufacturing (Thailand) Co., Ltd.

([134]) https://oec.world/en/profile/hs/pneumatic-tyres-new-of-rubber-for-buses-or-lorries e https://oec.world/en/profile/hs/new-rubber-pneumatic-tyres-for-motor-cars.

([135]) Os três fatores de produção (negro de fumo, borracha de estireno-butadieno e borracha de polibutadieno representam cerca de 4 % a 12 % dos custos de produção).

([136]) De 5 % a 21 %, no máximo, em função do fator de produção.

([137]) Regulamento de Execução (UE) 2025/58 da Comissão, de 15 de janeiro de 2025, que institui um direito *anti-dumping* definitivo sobre as importações de determinados pneumáticos, novos ou recauchutados, de borracha, dos tipos utilizados em autocarros ou camiões, com um índice de carga superior a 121, originários da República Popular da China na sequência de um reexame da caducidade nos termos do artigo 11.º, n.º 2, do Regulamento (UE) 2016/1036 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L, 2025/58, 16.1.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/58/oj).

([138]) Regulamento de Execução (UE) 2025/58.

(268) A Comissão concluiu, assim, que a Turquia podia ser considerada o país representativo, uma vez que i) entre todos os outros países, dispunha da melhor qualidade de dados a utilizar como valores de referência para os fatores de produção e ii) estavam disponíveis dados financeiros razoáveis.

3.2.4.5. Alegações apresentadas relativamente a cada possível país representativo na sequência da divulgação da segunda nota.

(269) Na sequência da segunda nota, a CRIA, o grupo GITI, o grupo Hankook, a Kumho Tire, a Shandong Yongsheng e a Sumitomo Rubber apresentaram observações sobre a decisão da Comissão de utilizar a Turquia como país representativo. As observações são analisadas a seguir.

Turquia

Alegações de caráter geral sobre a escolha da Turquia como país representativo

(270) O Grupo Hankook e a Kumho alegaram que a Comissão cometeu um erro ao selecionar a Turquia como país representativo com base num único critério — ou seja, a percentagem das importações chinesas no país — que não consta do artigo 2.º, n.º 6-A, alínea a), do regulamento de base. As duas empresas alegaram que a Comissão não teve em conta elementos como o volume de produção do produto objeto de inquérito em cada potencial país representativo, bem como a disponibilidade de um maior número de demonstrações financeiras para determinar corretamente os VAG e o lucro a utilizar para efeitos do cálculo do valor normal. O Grupo Hankook alegou ainda que outros países tinham mercados com características mais semelhantes às da China e/ou ofereciam uma maior disponibilidade de dados públicos.

(271) O Grupo Hankook e a Kumho alegaram que a Comissão cometeu um erro na sua avaliação da influência das importações chinesas nos preços de importação e que a Comissão deveria analisar o preço unitário para avaliar se as importações estão ou não distorcidas. As partes alegaram que o preço unitário de importação de alguns fatores de produção na Turquia era semelhante ao preço unitário de outros países com maior exposição às importações chinesas, argumentando que um nível elevado de importações provenientes da China não constituía, por si só, um motivo válido para excluir um país da seleção como país representativo nos termos do artigo 2.º, n.º 6-A, do regulamento de base. A Comissão reiterou que, ao selecionar um país representativo adequado, o volume das importações chinesas é um critério importante para avaliar a probabilidade global de as importações de fatores de produção serem distorcidas pelas importações chinesas. A Comissão recordou, desde logo, que o objetivo do artigo 2.º, n.º 6-A, do regulamento de base é calcular um valor normal sem distorções. Por conseguinte, a tomada em consideração do volume das importações chinesas permitiria a reintrodução das distorções no valor normal calculado. Ao escolher um país, esta avaliação deve ser realizada globalmente, não sendo necessária qualquer comparação entre preços. Esta situação é diferente daquela em que um país é escolhido por preencher todos os critérios. Em seguida, a Comissão não tem outra alternativa senão analisar um determinado preço de importação e decidir se este está ou não distorcido. Por conseguinte, esta avaliação é realizada numa segunda fase. Assim, a Comissão rejeitou a alegação de que tinha de efetuar uma comparação de preços em relação a cada potencial país representativo para determinar se um *input* específico poderia ser ou não distorcido pelas importações chinesas.

(272) Em segundo lugar, a Comissão frisou que a escolha da Turquia como país representativo se baseou no facto de este país preencher todos os critérios estabelecidos no artigo 2.º, n.º 6-A, alínea a), do regulamento de base.

(273) Os principais fatores de produção foram importados para a Turquia em quantidades representativas com base em dados facilmente disponíveis e existiam informações financeiras disponíveis assentes nas demonstrações financeiras auditadas da Brisa Bridgestone, que foram consideradas como base para determinar os VAG e o lucro sem distorções e razoáveis. A Comissão concluiu que as informações disponíveis relativas à Turquia eram de melhor qualidade do que as relativas a outros potenciais países representativos.

(274) O Grupo Hankook alegou igualmente que o facto de a tela para pneumáticos e a corda de aço terem sido importadas em grandes quantidades da China a partir de quase todos os possíveis países representativos se baseava em valores incorretos, uma vez que a Comissão agrupou arbitrariamente a tela para pneumáticos nos códigos SH (SH 5902 10, SH 5902 20 e SH 5902 90) numa subposição mais vasta da posição 5902. Alegou que, ao abrigo de códigos SH específicos, a China não era o principal exportador mundial ([139]).

(275) Contrariamente à alegação do Grupo Hankook, os dados do Observatory of Economic Complexity («OEC») ao nível do SH confirmaram que, para o código SH 5902 10, a China era o maior exportador mundial ([140]). A China foi o segundo maior exportador mundial para o código SH 5902 20, a seguir ao Vietname ([141]). O comércio global do código SH 5902 90 ([142]) foi bastante limitado em comparação com os outros códigos. Em todo o caso, quer a China fosse o maior ou um dos maiores exportadores desses fatores de produção, a questão é que o nível das importações chinesas desses fatores de produção era relativamente elevado para *todos* os potenciais países representativos. Assim, esta alegação foi rejeitada.

(276) O Grupo Hankook e a Kumho reiteraram igualmente a alegação de que a Comissão errou ao considerar que as importações provenientes da Rússia não estavam distorcidas, quando as sanções sob a forma de proibições de importação de produtos siderúrgicos originários da Rússia eram aplicáveis desde 16 de março de 2022 ([143]). Além disso, em 26 de fevereiro de 2023 ([144]), entrou em vigor uma proibição de importação aplicável ao negro de fumo (posição 2803), à borracha de estireno-butadieno (código SH 4002 19), à borracha de butadieno (código SH 4002 20), à borracha composta (código SH 4002 80) e à borracha de isobuteno-isopreno halogenada (código SH 4002 39), com um regime transitório de contingentes de importação aplicável até 30 de junho de 2024. O Grupo Hankook alegou que o preço médio das importações russas na Turquia era significativamente inferior ao preço médio das importações provenientes de outros países, incluindo a China, e que, havendo um relatório por país sobre as distorções importantes tanto na China como na Rússia, não existia qualquer razão válida para preferir a Turquia em relação a estes países. Por último, o Grupo Hankook alegou que tanto a Turquia como a Sérvia dependiam das importações de energia provenientes da Rússia, o que demonstra que toda a economia turca estava sujeita a distorções.

(277) A Comissão sublinhou que estes argumentos foram analisados na segunda nota. A proibição de importação só começou a ser aplicada na segunda metade do período de inquérito, ou seja, a partir de 1 de julho de 2024, e, antes dessa data, os três materiais estavam apenas sujeitos a um contingente transitório (ou seja, sujeitos a uma restrição parcial). Por conseguinte, não foi possível estabelecer, sem quaisquer elementos de prova concretos apresentados pelas partes interessadas, se e em que medida as importações russas foram distorcidas durante o período de inquérito — as partes referiram apenas o facto de os preços de alguns *inputs* importados da Rússia terem sido inferiores ao preço médio de importação na Turquia durante o PI, sem demonstrar que estes baixos preços resultaram das sanções. Além disso, apesar de os preços de importação russos terem sido ligeiramente inferiores à média, os preços médios de importação destes materiais na Turquia eram semelhantes aos preços de importação de alguns dos possíveis países representativos não afetados pelas importações russas. A Comissão considerou que a alegação relativa às importações de energia provenientes da Rússia era genérica e não tinha fundamento. Por conseguinte, a Comissão rejeitou a alegação.

Alegações de caráter geral sobre a qualidade dos dados a utilizar como valores de referência

(278) A CRIA alegou que i) a Turquia não constituía um país representativo adequado, ii) os dados financeiros da Brisa Bridgestone não eram viáveis e iii) se a Comissão confirmar a Turquia como país representativo, deverá recorrer a fontes alternativas ou proceder aos ajustamentos necessários dos valores de referência de determinados fatores de produção.

([139]) Subposição SH 5902 20 (Vietname) e subposição SH 5902 90 (Alemanha), ver https://oec.world/en/profile/hs/tyre-cord-fabric-of-polyester e https://oec.world/en/profile/hs/tyre-cord-fabric-of-viscose-rayon, respetivamente.

([140]) https://oec.world/en/profile/hs/tyre-cord-fabric-of-nylon-polyamides.

([141]) https://oec.world/en/profile/hs/tyre-cord-fabric-of-polyester.

([142]) https://oec.world/en/profile/hs/tyre-cord-fabric-of-viscose-rayon.

([143]) Regulamento (UE) 2022/428 do Conselho, de 15 de março de 2022, que altera o Regulamento (UE) n.º 833/2014 que impõe medidas restritivas tendo em conta as ações da Rússia que desestabilizam a situação na Ucrânia (JO L 87I de 15.3.2022, p. 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2022/428/oj).

([144]) Regulamento (UE) 2022/1904 do Conselho, de 6 de outubro de 2022, que altera o Regulamento (UE) n.º 833/2014 que impõe medidas restritivas tendo em conta as ações da Rússia que desestabilizam a situação na Ucrânia (JO L 259I de 6.10.2022, p. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2022/1904/oj).

(279) Em primeiro lugar, a CRIA alegou que a Comissão deveria identificar códigos SH específicos que correspondam exatamente ao material utilizado pelos produtores-exportadores chineses no fabrico do produto objeto de inquérito. Alegou que a Comissão deveria identificar o código de subnível (ao nível de oito dígitos) do produto, por exemplo, tela para pneumáticos, com os códigos 5902 10 10 e 5902 20 10 (tela para pneumáticos impregnada de borracha). Argumentou que a Turquia importou uma percentagem significativamente mais elevada de importações destes materiais provenientes da China e de países não membros da OMC do que a Indonésia ou a Malásia. A CRIA afirmou que se aplicavam conclusões semelhantes às importações de corda de aço na Turquia.

(280) Desde logo, a Comissão reiterou que a China é o maior exportador mundial de tela para pneumáticos e corda de aço e que as importações destes dois fatores de produção em todos os possíveis países representativos continham uma elevada percentagem de importações provenientes da China. Por conseguinte, embora, de facto, as importações turcas destas duas matérias contivessem uma percentagem mais elevada de importações provenientes da China em comparação com as importações destas duas matérias na Indonésia e na Malásia, este critério não foi considerado decisivo para a escolha do país representativo adequado. A Comissão reiterou que, ao contrário de outros possíveis países representativos, a percentagem de importações chinesas na Turquia de outros fatores de produção principais era muito reduzida, com um máximo de 5 % no caso do negro de fumo.

(281) Além disso, a Comissão estabeleceu que os materiais abrangidos pelos códigos NC identificados pela CRIA não eram os utilizados predominantemente pelas empresas ([145]). Por conseguinte, estas alegações foram rejeitadas.

(282) Em segundo lugar, a CRIA alegou que a inflação na Turquia e a depreciação da moeda conduziram a custos e preços distorcidos no mercado interno, incluindo os custos da energia e da mão de obra, e que, no caso da eletricidade, os preços aumentaram mais de seis vezes desde 2021 e mais de quatro vezes entre 2022 e 2024 no caso dos custos da mão de obra. A CRIA alegou que os aumentos não foram atenuados pela desvalorização da moeda e que, por conseguinte, os dados estavam distorcidos e não eram fiáveis, pelo que não podiam ser utilizados como referência. Além disso, a CRIA alegou que a intervenção estatal do Governo turco no mercado cambial, as medidas de distorção do comércio e o apoio estatal à indústria siderúrgica representaram uma distorção significativa da dinâmica do mercado e que as elevadas taxas de juro turcas distorceram os VAG e o lucro da empresa representativa ([146]). O grupo GITI, o grupo Hankook, a Kumho, a Shandong Yongsheng e o grupo Sumitomo apresentaram argumentos semelhantes.

(283) A Comissão reiterou que os preços de importação na Turquia dos diferentes fatores de produção a utilizar como valores de referência foram expressos noutras moedas e, por conseguinte, não foram afetados pela desvalorização da lira turca. No caso da mão de obra e da eletricidade, verificou-se, de facto, um aumento dos custos destes fatores entre 2022 e 2024. Os aumentos dos custos da eletricidade seguiram tendências semelhantes em muitos outros países e estiveram provavelmente associados à agressão militar russa contra a Ucrânia. Em todo o caso, não foi possível determinar se estes aumentos em termos reais foram causados apenas pela inflação ou também por outros fatores. Tendo em conta o que precede, a Comissão considerou que a existência de inflação num país não torna automaticamente os dados desse país distorcidos e irrazoáveis, nem o facto de o Governo intervir no mercado de trabalho para alterar o salário mínimo, por exemplo. Por conseguinte, as alegações foram rejeitadas.

(284) A Shandong Yongsheng alegou igualmente que os preços de importação na Turquia de corda de aço, borracha composta e sílica eram superiores ao preço médio para o resto do mundo, de acordo com a sua própria análise — mais de 20 % mais elevados no caso das cordas de aço, 49 % mais elevados no caso da sílica e 576 % mais elevados no caso da borracha composta. A Shandong Yongsheng sugeriu que a Comissão utilizasse os preços de importação destes materiais para a Malásia e o México.

([145]) Um dos produtores-exportadores utilizou o material ao abrigo de um dos códigos apenas marginalmente (representando menos de 0,5 % do custo total de produção) ou comunicou diferentes códigos SH. Os dados do outro produtor-exportador não permitiram distinguir o material ao nível de oito dígitos.

([146]) Por exemplo, direitos aduaneiros adicionais sobre produtos provenientes de países terceiros fora da UE e dos seus parceiros de acordos de comércio livre, valores aduaneiros mínimos e IVA não reembolsável.

(285) A Comissão salientou que a corda de aço e a sílica (SH 7312 10 e SH 2811 22, respetivamente) foram importadas na Turquia em quantidades significativas e foram considerados razoáveis. O facto de serem superiores ao preço médio de importação para o resto do mundo não teve qualquer influência na avaliação da adequação dos valores de referência para estes fatores de produção. Por conseguinte, estas alegações foram rejeitadas. No que respeita à borracha composta, tal como mencionado na presente secção, devido ao baixo volume de importação deste fator de produção na Turquia, a Comissão substituiu o valor de referência para esse fator de produção pelo preço de importação no México.

(286) A CRIA alegou igualmente que, devido à inflação elevada, as demonstrações financeiras das empresas baseadas nos custos históricos não eram fiáveis e, por conseguinte, exigiam ajustamentos para fazer face à inflação. Alegou que os dados financeiros da Brisa Bridgestone não eram, por conseguinte, adequados para determinar o montante sem distorções dos VAG e do lucro. A CRIA salientou ainda que as demonstrações financeiras auditadas continham ajustamentos para fazer face à inflação («ganho de posição monetária líquida») e que, se este ajustamento, juntamente com as receitas das atividades de investimento, não fosse tido em conta, a empresa efetivamente não seria rentável.

(287) A Comissão discordou que o ajustamento para ter em conta a inflação devesse ser ignorado. O ajustamento dizia respeito ao relato financeiro em economias hiperinflacionárias e foi exigido pela norma contabilística turca 29, para obter uma imagem exata do desempenho financeiro da empresa ([147]). A sua exclusão falsearia a análise dos VAG. Os VAG e o lucro recalculados mostraram que a empresa foi rentável durante o período de inquérito. Por conseguinte, a Comissão rejeitou a alegação.

Alegações relativas aos ajustamentos dos valores de referência

(288) A CRIA e outras partes, como o Grupo GITI, o Grupo Hankook, a Kumho e a Shandong Yongsheng, alegaram ainda que, se a Comissão confirmasse a Turquia como país representativo, deveriam ser efetuados os seguintes ajustamentos:

— Corda de aço: a CRIA alegou que, uma vez que a Turquia é um dos principais países produtores de aço, as importações de determinadas matérias siderúrgicas se limitavam apenas a produtos especiais. Alegou igualmente que, como estavam em vigor medidas de salvaguarda sobre o fio-máquina, um *input* essencial para produzir corda de aço, os preços da corda de aço estavam distorcidos. O grupo GITI apresentou uma argumentação semelhante;

— Conversão entre metros quadrados e quilogramas para tela para pneumáticos: a CRIA salientou que as importações de tela para pneumáticos foram comunicadas em m^2 e não em kg, conforme comunicado pelas empresas. Alegou que, uma vez que o peso variava significativamente em função do *denier* do fio utilizado para produzir a tela para pneumáticos, não era possível estabelecer um coeficiente de conversão adequado. A CRIA alegou igualmente que as importações de tela para pneumáticos continham uma elevada percentagem de importações provenientes da China e de países não pertencentes à OMC. Sugeriu que a Comissão utilizasse, em alternativa, as estatísticas de importação da Indonésia ou da Malásia. A Hankook, a Kumho e a Shandong Yongsheng apresentaram o mesmo argumento;

— Borracha composta: tendo em conta os volumes marginais das importações na Turquia (20 kg) e os preços elevados em comparação com outros possíveis países representativos, a CRIA considerou que a Comissão deveria utilizar os dados da Malásia. O grupo GITI apresentou a mesma argumentação;

— Negro de fumo, tela para pneumáticos e corda de aço: a CRIA alegou que a Comissão deveria identificar os códigos de subnível pertinentes que refletem com exatidão os materiais utilizados na produção do produto objeto de inquérito;

([147]) Tal como referido no relatório anual de 2024 da Brisa Bridgestone, «a aplicação do TAS 29 resulta num ajustamento para a perda de poder de compra da lira turca apresentada na rubrica Ganhos (perdas) líquidos da posição monetária na secção de resultados da demonstração de resultados e rendimento integral» (o TAS é uma norma contabilística turca).

— Mão-de-obra: a CRIA alegou que a Comissão se deveria basear nas estatísticas da Organização Internacional do Trabalho (OIT) para determinar o custo horário nominal médio da mão de obra por trabalhador no setor da indústria transformadora em 2024, abrangendo todos os custos incorridos pelos empregadores no setor da indústria transformadora na Turquia.

— O Grupo GITI alegou que a Comissão não deveria ajustar o custo da mão de obra para refletir os custos horários da mão de obra das empresas que empregam mais de 1 000 trabalhadores, uma vez que o valor de referência já refletia o custo horário da mão de obra para as grandes empresas da indústria de pneus.

(289) A Comissão considerou que as alegações sobre eventuais distorções dos preços de importação da corda de aço na Turquia eram demasiado gerais e não tinham fundamento. Por conseguinte, estas alegações foram rejeitadas.

(290) No que respeita à tela para pneumáticos, a Comissão identificou inicialmente o preço de importação por m^3. No entanto, a extração do preço do direito pago com base nos dados do GTA ([148]) indicou quilogramas como unidade secundária. Por conseguinte, não era necessário que a própria Comissão estabelecesse um coeficiente de conversão para estabelecer o valor de referência. Todas as observações relativas à taxa de conversão da tela para pneumáticos e à adequação da Turquia como país representativo devido à falta de taxa de conversão para este fator de produção foram, por conseguinte, consideradas irrelevantes.

(291) No que respeita à borracha composta, a Comissão aceitou a alegação de que o volume de importação de 20 kg era demasiado baixo e que resultava num valor de referência não representativo, tendo substituído o valor de referência para esse fator de produção pelo preço de importação da borracha composta no México, o único país com volumes representativos de importações não afetadas pelas importações chinesas. A Comissão recordou que a borracha composta representava uma baixa percentagem do custo nos custos totais de produção ou não foi utilizada de todo ([149]), pelo que teve um impacto marginal no processo de produção dos produtores-exportadores chineses colaborantes incluídos na amostra.

(292) No que respeita à alegação da CRIA sobre a mão de obra, a Comissão rejeitou o pedido de utilização dos dados da OIT, uma vez que, ao contrário do Turkstat ([150]), a base de dados não fornecia informações sobre os custos da mão de obra em diferentes setores, pelo que era menos precisa. Por outro lado, o Turkstat fornecia informações precisas sobre o código industrial NACE 22.11 (Fabricação de pneus e câmaras-de-ar; reconstrução de pneus), que abrange os produtores de pneus. Além disso, a Comissão considerou geral e infundada a alegação do Grupo GITI de que o custo horário da mão de obra não deveria ser ajustado pelo facto de as empresas de pneus serem, na sua maioria, grandes empresas com mais de 1 000 trabalhadores. Contrariamente à alegação do Grupo GITI, os custos horários da mão de obra aplicados ao setor 22 da NACE recolheram informações de 1 274 empresas, das quais 95 % eram PME, ao passo que os produtores de pneus eram normalmente grandes empresas com mais de 1 000 trabalhadores. Considerou-se, assim, que o ajustamento se justificava e, por conseguinte, a alegação foi rejeitada.

Alegações de caráter geral sobre as demonstrações financeiras da Brisa Bridgestone

(293) A CRIA, o Grupo Hankook, a Shandong Yongsheng e o Grupo Sumitomo alegaram que a Comissão deveria ignorar as demonstrações financeiras consolidadas da Brisa Bridgestone devido à inclusão da divisão de telecomunicações Arvento. O Grupo Hankook alegou que os dados financeiros da Brisa Bridgestone se baseavam na produção de produtos de borracha em geral (incluindo produtos de calçado, correias de borracha e materiais que contêm produtos de borracha) e não apenas na produção de pneus. A CRIA propôs excluir todos os dados não relacionados com pneus do cálculo dos VAG e do lucro, aplicando o rácio entre as receitas comerciais dos pneus e as receitas não relacionadas com pneus (96 % e 4 %, respetivamente).

([148]) Atlas do Comércio Global.
([149]) Por motivos de confidencialidade, não é possível divulgar informações mais pormenorizadas.
([150]) Instituto de Estatística da Turquia.

(294) No que respeita à Brisa Bridgestone e à Arvento, a Comissão considerou que as informações constantes da demonstração financeira não especificam claramente os VAG e o lucro. No entanto, observou que as alegações não estavam fundamentadas, em especial no que se refere ao impacto do volume de negócios da Arvento nas demonstrações financeiras consolidadas. Em conformidade com o artigo 2.º, n.º 6-A, alínea a), do regulamento de base, o valor normal calculado deve incluir um montante razoável e sem distorções para ter em conta os VAG e o lucro. O artigo não especifica de que modo se devem estabelecer esses montantes, referindo apenas que estes devem ser razoáveis e sem distorções. A Comissão não tem qualquer obrigação de recorrer a empresas que produzem o produto objeto de inquérito. Em todo o caso, o inquérito revelou que a atividade da Brisa Bridgestone no setor dos pneus constituía 96 % das vendas e que as vendas não relacionadas com pneus consistiam em recauchutagens, peças sobresselentes, dispositivos de localização, baterias e outros produtos alternativos ([151]), confirmando que o impacto da Arvento (e de outros produtos de borracha) nas operações comerciais da Brisa Bridgestone era muito limitado. Por conseguinte, a Comissão concluiu que os VAG e o lucro estabelecidos no presente caso eram razoáveis e sem distorções, cumprindo os requisitos do artigo 2.º, n.º 6-A, alínea a), do regulamento de base. A alegação foi rejeitada.

(295) O Grupo GITI e o Grupo Hankook alegaram que a margem de exploração bruta da Brisa Bridgestone, superior a 30 %, não era representativa das condições de mercado prevalecentes enfrentadas pelos produtores de pneus na Turquia. O Grupo Hankook alegou que, de acordo com as estatísticas turcas relativas ao código industrial NACE 22.11, os fabricantes turcos de pneus registaram, em média, uma margem de exploração bruta de 24,58 % (com um rácio de VAG de 21,18 % e um rácio de lucro de 3,40 %). Segundo o Grupo Hankook, os baixos níveis de rendibilidade estavam relacionados com o recente início, na Turquia, de um processo *anti-dumping* relativo a pneus para automóveis de passageiros e camiões ligeiros provenientes de vários países.

(296) Para além dos dados da Brisa Bridgestone, a CRIA e o Grupo GITI identificaram igualmente outros produtores rentáveis de pneus na Turquia, a Sumitomo Rubber AKO Lastik Sanayi ve Ticaret Anonim űirketi («Sumitomo Rubber Türkiye») e a Goodyear Lastikleri T.A.S («Goodyear Türkiye»). O Grupo GITI considerou ainda que, se os dados turcos sobre os VAG fossem utilizados para determinar os VAG, os efeitos de distorção de taxas de juro excessivamente elevadas e de ganhos/perdas cambiais inflacionados deveriam ser eliminados.

(297) A Comissão analisou os dados financeiros da Sumitomo Rubber Türkiye. Em primeiro lugar, observou que o nível de informação disponível para esta empresa era menos pormenorizado do que o comunicado nas demonstrações financeiras auditadas da Brisa Bridgestone. Em conformidade com a sua prática habitual na aplicação do artigo 2.º, n.º 6-A, do regulamento de base, a Comissão utiliza os dados mais pormenorizados disponíveis sobre as empresas para determinar montantes razoáveis e sem distorções para os VAG e para o lucro. Tal permite: i) certeza adicional quanto à exatidão das utilizações dos dados e ii) ajustamentos sempre que necessário. No entanto, a Comissão tentou determinar os VAG com base nas informações incompletas disponíveis relativas à Sumitomo Rubber Türkiye, o que resultou em cerca de 6 %, tendo considerado que este nível dos VAG calculados não era razoável. Tal como referido pelo Grupo Hankook, de acordo com as estatísticas do Banco Central da República da Turquia ([152]) relativas ao código industrial NACE 22.11, a média dos VAG das empresas que operam neste setor foi superior a 20 % e, por conseguinte, em consonância com os VAG da Brisa Bridgestone, tal como calculados pela Comissão.

(298) Tal como referido no considerando 297, sempre que disponíveis, a Comissão utiliza dados que permitem identificar informações financeiras a um nível mais pormenorizado, como no caso em apreço, em que estavam disponíveis demonstrações financeiras auditadas pormenorizadas da Brisa Bridgestone. Por conseguinte, a Comissão decidiu basear os seus cálculos dos VAG e do lucro apenas nos dados da Brisa Bridgestone. A empresa Goodyear Türkiye não foi rentável no PI, pelo que os seus dados não puderam ser tidos em conta. Por conseguinte, esta alegação foi rejeitada.

([151]) Ver página 83 do relatório anual de 2024 da Brisa Bridgestone, disponível em https://www.brisa.com.tr/uploads/docs/Brisa_FR_2024_EN_Digital_Final.pdf.

([152]) https://www.tcmb.gov.tr/wps/wcm/connect/EN/TCMB+EN/Main+Menu/Statistics/Real+Sector+Statistics/Company+Accounts/Company+Accounts+Data/.

Pedido no sentido de tomar em consideração as demonstrações financeiras da Brisa Bridgestone em vez dos dados da ORBIS.

(299) A CRIA, o Grupo Hankook e o Grupo GITI alegaram que a Comissão deveria ter em conta as demonstrações financeiras auditadas da Brisa Bridgestone e não os dados da ORBIS. As partes defenderam que, ao considerar as demonstrações financeiras, os VAG e o lucro resultantes eram inferiores aos que seriam determinados com base nos dados ORBIS.

(300) A Comissão aceitou a alegação e reviu o montante dos VAG e do lucro com base nas demonstrações financeiras.

Pedidos de ajustamento das demonstrações financeiras da Brisa Bridgestone

(301) A CRIA alegou que, para assegurar uma comparação equitativa entre o preço de exportação dos produtores-exportadores chineses e o valor normal calculado, eram necessários vários ajustamentos ao cálculo do lucro e dos VAG da Brisa Bridgestone. Propôs a) excluir todos os dados não relacionados com pneus do cálculo dos VAG e do lucro, aplicando o rácio entre as receitas comerciais dos pneus e as receitas não relacionadas com pneus (96 % e 4 %, respetivamente); b) excluir as receitas e despesas de atividades de investimento que, na sua opinião, não estavam relacionadas com a atividade de pneus, bem como as despesas de I&D, as despesas de transporte e armazenagem e as despesas com direitos de exploração e comissões de venda. O grupo GITI apresentou a mesma argumentação; e c) excluir as perdas decorrentes de instrumentos financeiros derivados de outras receitas e despesas operacionais.

(302) A Comissão não considerou adequado efetuar quaisquer ajustamentos aos dados financeiros da Brisa Bridgestone relativos à parte da atividade não relacionada com pneus (Arvento), tal como explicado acima na presente secção.

(303) A Comissão considerou ainda que as despesas de I&D eram uma parte inerente dos VAG e não deviam ser excluídas do cálculo do valor normal. Do mesmo modo, as receitas de outras operações e as despesas de outras operações faziam geralmente parte das operações normais de uma empresa de um setor transformador.

(304) No entanto, a Comissão aceitou a alegação de que as receitas provenientes de atividades de investimento relacionadas com outras atividades que não a produção do produto objeto de inquérito deveriam ser deduzidas dos VAG, bem como dos custos relacionados com o transporte e o armazenamento associados às vendas do produto objeto de inquérito. A Comissão deduziu igualmente os direitos de exploração e as comissões de venda do cálculo dos VAG, a fim de assegurar que o valor normal calculado e o preço de exportação são comparados no mesmo estádio de comercialização, após ter efetuado os ajustamentos pertinentes para assegurar uma comparação adequada, em conformidade com o artigo 2.º, n.º 9, do regulamento de base.

Malásia e Indonésia

(305) O grupo GITI e a Shandong Yongsheng alegaram que a Malásia e a Indonésia eram mais representativas do que a Turquia. O Grupo Sumitomo alegou igualmente que deveria ser dada preferência a países como a Malásia e a Indonésia, mas não apresentou qualquer explicação a este respeito.

(306) O grupo GITI afirmou que a Malásia fora selecionada em vários inquéritos relativamente recentes. Reiterou que tinha importações representativas de borracha composta. Alegou que, se fossem combinadas, as importações chinesas e russas na Turquia constituíam uma percentagem mais elevada do que as importações chinesas para alguns fatores de produção na Malásia e na Indonésia. Considerou ainda que, uma vez que a Indonésia não era considerada um país representativo adequado devido às suas importações reduzidas de borracha natural, um dos principais fatores de produção, a Malásia seria o país representativo mais adequado, uma vez que era o maior importador de borracha natural.

(307) A Shandong Yongsheng alegou que a Malásia estava excluída apenas porque as importações de borracha de estireno-butadieno continham uma percentagem elevada de importações chinesas, mas que as importações de alguns fatores de produção (como a sílica e a corda de aço) na Turquia continham uma percentagem ainda mais elevada de importações chinesas. A Shandong Yongsheng alegou que os preços das importações de borracha de estireno-butadieno na Malásia provenientes de países da OMC não pertencentes à China estavam próximos do preço médio e eram mais elevados do que os preços para a Turquia. Do mesmo modo, a Shandong Yongsheng alegou que as importações indonésias de negro de fumo provenientes de países da OMC que não a China tinham

um preço quase idêntico ao das importações na Turquia e, em qualquer caso, próximo do preço médio. Tal como explicado na presente secção, a Comissão selecionou a Turquia como país representativo, identificando, em primeiro lugar, os países em que os preços de importação seriam mais distorcidos pelas importações chinesas, no que respeita aos principais fatores de produção, mas também em geral. Concluiu que a Turquia comunicou o comércio global mais baixo com a China em comparação com todos os outros possíveis países representativos. Era evidente que, para os fatores de produção mais importantes, a Turquia era a menos dependente das importações chinesas, que representavam cerca de 17 %, em média, em comparação com 26 % no caso da Malásia e 32 % no caso da Indonésia. A Comissão esclareceu igualmente que não foi estabelecido que as importações russas tivessem um efeito de distorção nos preços de importação. Por conseguinte, não se podia considerar que estivessem distorcidas juntamente com as importações chinesas.

(308) A Comissão tomou igualmente em consideração elementos como o volume suficiente das importações da maioria dos fatores de produção e a disponibilidade de dados financeiros razoáveis. Por conseguinte, não considerou necessário efetuar uma comparação de preços para comparar os preços de importação de determinadas importações chinesas com a média, para os países que considerou serem uma escolha menos adequada para país representativo. Além disso, o facto de o preço de importação de um fator de produção específico ser superior ou próximo do preço de importação do mesmo fator na Turquia não foi um argumento de que o país com o preço de importação mais elevado deveria ser preferido ou considerado menos distorcido.

(309) O Grupo GITI queixou-se de que a Comissão não explicou por que razão a Malásia não foi selecionada como país representativo no caso em apreço, quando foi selecionada como país representativo no PET proveniente da China ([153]) e no acesulfame de potássio proveniente da China. O mesmo argumento foi apresentado relativamente ao processo *anti-dumping* dos EUA contra as importações de pneus provenientes da China ([154]), em que a Malásia foi selecionada como país representativo. Por último, o Grupo GITI e a Shandong Yongsheng alegaram que o facto de o inquérito *anti-dumping* dos EUA não constituir um critério para a aceitação de observações, o raciocínio da Comissão estava em contradição com o facto de a Comissão ter citado uma decisão da Comissão da Administração do Comércio Internacional da África do Sul relativa à evasão aos direitos *anti-dumping* sobre os pneus através de saltos provenientes da China através do Camboja, da Tailândia e do Vietname ([155]).

(310) A Comissão recordou que cada caso é avaliado com base nos seus próprios méritos e que o facto de a Malásia ter sido utilizada em inquéritos anteriores não tem qualquer incidência na escolha do país representativo no presente inquérito. O mesmo se aplica ao inquérito *anti-dumping* dos EUA. Além disso, a Comissão salientou que os casos mencionados pelo Grupo GITI tinham um período de inquérito diferente. Por último, a decisão da Comissão de Administração do Comércio Internacional da África do Sul foi citada para demonstrar factualmente que está a

([153]) Regulamento de Execução (UE) 2023/2659 da Comissão, de 27 de novembro de 2023, que institui um direito *anti-dumping* provisório sobre as importações de determinado poli(tereftalato de etileno) originário da República Popular da China (JO L, 2023/2659, 28.11.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/2659/oj) e Regulamento de Execução (UE) 2022/116 da Comissão, de 27 de janeiro de 2022, que institui um direito *anti-dumping* definitivo sobre as importações de acesulfame de potássio originário da República Popular da China, na sequência de um reexame da caducidade nos termos do artigo 11.º, n.º 2, do Regulamento (UE) 2016/1036 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 19 de 28.1.2022, p. 22, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/116/oj).

([154]) Departamento do Comércio dos Estados Unidos, «Decisão relativa aos resultados preliminares do reexame administrativo do direito anti-dumping instituído sobre determinados pneus para veículos de passageiros e camiões ligeiros provenientes da República Popular da China», 2021-2022, p. 15; «Decisão relativa aos resultados preliminares do reexame administrativo do direito anti-dumping sobre determinados pneus para veículos de passageiros e camiões ligeiros provenientes da República Popular da China e rescisão», 2017-2018, p. 18; «Decisão relativa aos resultados preliminares do reexame administrativo do direito *anti-dumping* sobre determinados pneus para veículos de passageiros e camiões ligeiros provenientes da República Popular da China e determinação preliminar de inexistência de remessas», 2019-2020, p. 19; «Decisão relativa aos resultados preliminares do reexame administrativo do direito *anti-dumping* instituído sobre determinados pneus para veículos de passageiros e camiões ligeiros provenientes da República Popular da China; Rescisão, em parte, e determinação preliminar de inexistência de remessas», 2020-2021, p. 22. Processos disponíveis em https://access.trade.gov/login.aspx.

([155]) https://www.itac.org.za/upload/document_files/20250602071614_ITAC-Preliminary-Report-No.-748---May-2025.pdf.

ocorrer evasão através da Tailândia, o que confirmou a elevada exposição do país à China e o facto de as empresas chinesas criarem fábricas noutros países do Sudeste Asiático para evitar o pagamento de direitos. Tal foi igualmente confirmado pela CRIA ([156]), citando seis empresas chinesas diferentes que estabeleceram a produção de pneus na Tailândia entre 2012 e 2020 e citando a aversão dos direitos *anti-dumping* e de compensação dos EUA como uma das razões desta justificação comercial ([157]).

(311) O Grupo GITI reiterou que apenas a Malásia (e a Indonésia) importou quantidades significativas de borracha composta, um fator de produção importante no processo de produção do Grupo GITI. Além disso, existiam demonstrações financeiras facilmente disponíveis de empresas malaias que eram rentáveis.

(312) Antes de mais, a Comissão recordou que o valor de referência para a borracha composta foi substituído pelos dados do México. No que respeita aos dados financeiros disponíveis das empresas malaias, a Comissão salientou que, das quatro empresas para as quais o Grupo GITI apresentou dados financeiros, duas delas não comunicaram qualquer custo das mercadorias vendidas ([158]). Os VAG das duas outras empresas variaram entre 4,4 % e 7 %, e não se considerou que fossem razoáveis para o setor dos pneus.

(313) A Shandong Yongsheng alegou que o nível do rendimento nacional bruto («RNB») *per capita* da Malásia estava muito mais próximo do da China do que do da Turquia, o que a tornava um país representativo mais adequado. Acresce que havia muito mais informações sobre os fabricantes de pneus da Malásia do que sobre os fabricantes turcos, já que a Comissão só conseguiu identificar um fabricante.

(314) No contexto do cálculo do valor normal em conformidade com o artigo 2.º, n.º 6-A, alínea a), do regulamento de base, a Comissão pode utilizar um país representativo com um nível de desenvolvimento económico semelhante ao do país de exportação. O regulamento de base não prevê qualquer outro requisito no sentido de escolher o país com o nível de desenvolvimento económico que mais se aproxime do do país de exportação. Nestas circunstâncias, a Comissão exerce o poder discricionário de que dispõe e utiliza os países que o Banco Mundial classificou na mesma categoria de rendimento. A categoria aplicável do Banco Mundial é a dos países de rendimento médio superior, em que a China se classifica. Na primeira nota, a Comissão indicou claramente que, para o efeito, iria recorrer à base de dados do Banco Mundial, em consonância com a sua prática habitual. O facto de um país poder ter um RNB ou PIB *per capita* mais próximo do da China do que qualquer outro não é um fator determinante para a seleção do país representativo adequado. Assim, esta alegação foi rejeitada. Por último, como referido na presente secção, em conformidade com o artigo 2.º, n.º 6-A, alínea a), do regulamento de base, o valor normal calculado deve incluir um montante razoável e sem distorções para ter em conta os VAG e o lucro. O artigo não especifica de que modo se devem estabelecer esses montantes, referindo apenas que estes devem ser razoáveis e sem distorções. Não existe qualquer obrigação de a Comissão recorrer a um certo número de empresas com dados financeiros, desde que os montantes dos VAG e do lucro não sejam distorcidos e sejam razoáveis. Artigo 2.º, n.º 6, alínea a), do regulamento de base. Por conseguinte, esta alegação foi rejeitada.

México

(315) A Shandong Yongsheng alegou que a percentagem elevada de importações chinesas de corda de aço e tela para pneumáticos no México não devia ser tida em conta para efeitos da escolha do país representativo, uma vez que as percentagens de importações chinesas de corda de aço e tela para pneumáticos eram irrelevantes para a análise da distorção dos fatores de produção. Em segundo lugar, alegou que a Comissão apenas facultou um resumo das informações exclusivas sobre as demonstrações financeiras da empresa mexicana, o que não permitiu que as partes interessadas verificassem devidamente os dados. Em terceiro lugar, o facto de, no que se refere aos pneus para automóveis de passageiros e camiões ligeiros, o México ser um produtor de menores dimensões do que a Turquia não era um critério definido no artigo 2.º, n.º 6-A, alínea a), do regulamento de base. Por conseguinte, alegou que o México continuava a ser o país representativo mais adequado entre os países propostos na primeira nota (México, Turquia e Sérvia).

([156]) Ver *Chinese Tire Set off a New Craze of Building Factories Overseas*, 13 de abril de 2020, disponível em https://e.cria.org.cn/a/1778595313171324930.

([157]) Citação textual: «As empresas optam por construir fábricas em países do Sudeste Asiático, como a Tailândia e o Vietname, principalmente para resolver a desvantagem de estarem afastadas do mercado de abastecimento de matérias-primas e do mercado de exportação de produtos e evitar a influência do "Duplo Anti" dos EUA a partir da fonte. No entanto, o aumento acentuado da quantidade de pneus exportados pelos países do Sudeste Asiático para os EUA chama a atenção dos EUA», ligação na nota de rodapé 156. O «duplo anti» é geralmente referido nas notícias chinesas como a abertura de inquéritos *anti-dumping* e antissubvenções; ver, por exemplo, https://www.yys-alu.com/en/news-center/1993.html.

([158]) Hock Hin (MUAR) Rubber Co., Michelin Malaysia, Toyo tyre Malaysia SDN BHD e Yamauchi (Malaysia).

(316) A Comissão recordou o facto de as importações no México de corda de aço e tela para pneumáticos serem elevadas não constituía o único critério para não escolher o México como país representativo — a Turquia foi considerada uma escolha melhor com base em várias razões: a Turquia comunicou o comércio global mais baixo com a China em comparação com todos os outros possíveis países representativos, tinha um volume suficiente de importações da maioria dos fatores de produção e dispunha de dados financeiros razoáveis. A Comissão recordou igualmente que as informações gerais financeiras da base de dados ORBIS publicadas na primeira nota para a empresa Compania Hulera Tornel constituíam o único tipo de informação acessível sobre a empresa. Em contraste, os dados financeiros disponíveis da Brisa Bridgestone eram demonstrações financeiras auditadas.

3.2.4.6. Conclusão

(317) Embora a dimensão do mercado não fosse um dos critérios definidos no artigo 2.º, n.º 6-A, alínea a), do regulamento de base, a Comissão salientou que não só a Turquia cumpria todos os critérios da referida alínea, como era, além disso, um mercado muito mais comparável ao mercado chinês de pneus de entre todos os possíveis países representativos.

3.2.4.7. Observações após a divulgação definitiva

(318) Após a divulgação definitiva, a Shandong Yongsheng reiterou algumas das suas alegações. Considerou que a Comissão não tinha respondido a inúmeros elementos apresentados pelas partes interessadas e que também não tinha efetuado uma comparação dos preços dos fatores de produção entre potenciais países representativos para determinar se um determinado país fornecia um valor de referência razoável e sem distorções, e que a Comissão tinha de demonstrar a extensão das alegadas distorções e que não se tinha limitado a escolher o país com o nível mais baixo de importações chinesas.

(319) A Shandong Yongsheng considerou ainda que a Malásia seria uma escolha mais adequada do que a Turquia, uma vez que tem um nível de desenvolvimento extremamente próximo da China, com base no rendimento nacional bruto («RNB»), e custos da energia e da mão de obra mais semelhantes do que a Turquia, tornando assim a Malásia uma melhor escolha como país representativo.

(320) A Comissão observou que não existiam novos elementos, além dos já fornecidos e abordados pela Comissão, apresentados pela Shandong Yongsheng que justificassem uma alteração do país representativo. A Comissão remeteu para a sua análise que demonstra que a Turquia foi selecionada como país representativo com base em critérios objetivos — não só as importações na Turquia dos principais fatores de produção continham menos importações chinesas, mas também existiam outros elementos, como um volume suficiente de importações da maioria dos fatores de produção e a disponibilidade de dados financeiros razoáveis que, no caso da Malásia, não estavam disponíveis. Por conseguinte, a Comissão rejeitou a alegação.

(321) Após a divulgação definitiva, a Shandong Yongsheng reiterou que também o México era uma escolha manifestamente melhor para país representativo do que a Turquia. Na sua opinião, era muito mais adequado utilizar dados do produtor mexicano Compania Hulera Tornel, uma vez que esta empresa produzia pneus de nível 3, como a esmagadora maioria das importações chinesas na União. Alegou igualmente que a Compania Hulera Tornel era uma subsidiária de uma empresa multinacional de pneus e, por conseguinte, as suas demonstrações financeiras foram auditadas de forma diligente. A Shandong Yongsheng alegou ainda que a dimensão do mercado não era um critério pertinente, tal como confirmado pela Comissão. Por conseguinte, a Shandong Yongsheng considerou que a preferência da Comissão pela Turquia em detrimento do México não se justificava, que a escolha da Turquia era errada e ilegal e que a Turquia não era um país representativo adequado na aceção do artigo 2.º, n.º 6-A, alínea a), do regulamento de base. A Shandong Yongsheng considerou ainda que a manutenção da Turquia como país representativo era punitiva e maximizava o seu nível de margem de *dumping*, prejudicando assim os interesses da Shandong Yongsheng e dos produtores-exportadores chineses em geral, apesar da cooperação contínua e diligente da Shandong Yongsheng.

(322) A Comissão observou que a Shandong Yongsheng não apresentou quaisquer elementos de prova que evidenciassem que as demonstrações financeiras da Compania Hulera Tornel foram auditadas — nem a Comissão conseguiu encontrar essas informações. A única informação disponível constava da base de dados ORBIS, de acordo com a qual, no PI, a Compania Hulera Tornel terá tido um lucro excessivamente baixo. Por conseguinte, a Comissão concluiu que os dados disponíveis relativos à Turquia constituíam o melhor valor de referência disponível para determinar os VAG e o lucro.

(323) Após a divulgação definitiva, a Kumho alegou igualmente que a escolha da Turquia pela Comissão era questionável e que os valores de referência para os VAG e o lucro não eram adequados, principalmente porque não eram representativos do segmento de mercado em que a Kumho opera. A Kumho salientou que a Comissão tem de realizar uma avaliação comparativa das alternativas disponíveis e que, no caso em apreço, a Comissão manifestamente não realizou a avaliação necessária, o que torna a sua conclusão sobre a seleção da Turquia como país representativo incompatível com os requisitos do artigo 2.º, n.º 6-A, alínea a), do regulamento de base, uma vez que considerou os volumes das importações chinesas antes de ter em conta todos os critérios previstos no regulamento de base, como o nível de proteção social e ambiental, apesar da sua conclusão de que haveria vários potenciais países representativos. Considerou ainda que a percentagem elevada de importações chinesas pode ter tido um efeito de distorção nos preços dos *inputs*, mas que a Comissão deveria também ter analisado os preços unitários em função de valores de referência internacionais adequados.

(324) A Kumho alegou ainda que a Comissão deveria ter tido igualmente em conta a dependência da Turquia das importações de determinados materiais provenientes da Rússia, em especial de aço. Alegou que, uma vez que a Comissão publicou um relatório de «distorção» sobre a Rússia, deveria ter considerado que as importações russas tinham um efeito de distorção, como acontece com as importações chinesas, uma vez que os preços de importação de alguns fatores de produção eram inferiores ao preço médio de importação desses materiais na Turquia. Alegou que, se fossem tidos em conta os efeitos de distorção das importações chinesas e russas, a percentagem de importações provenientes do resto do mundo dos principais fatores de produção na Turquia era comparável à da Malásia, da Indonésia e do México, não apresentando qualquer justificação objetiva para a seleção da Turquia.

(325) A Comissão analisou cuidadosamente essas alegações. Remeteu para a sua análise de todos os potenciais países representativos na primeira e na segunda notas, em conformidade com o artigo 2.º, n.º 6-A, alínea a), do regulamento de base. Na sua análise, a Comissão teve em conta todos os elementos pertinentes constantes do dossiê e os apresentados pelas partes interessadas, tendo concluído que a Turquia era a única escolha adequada como país representativo. Por este motivo, a Comissão considerou que não era necessário avaliar o nível de proteção social e ambiental dos diferentes países considerados. Além disso, a Comissão não tinha a obrigação legal de comparar os preços de importação na Turquia com «valores de referência internacionais adequados», como alegado pela Kumho. A Comissão reiterou que a Turquia foi selecionada tendo em conta elementos como o volume suficiente de importações da maioria dos fatores de produção e a disponibilidade de dados financeiros razoáveis, que não estavam disponíveis no caso de outros potenciais países representativos. A existência de um relatório sobre a própria Rússia, dadas as suas conclusões, não justificava que se considerasse automaticamente todas as importações provenientes da Rússia como distorcidas. A análise dos preços das importações provenientes da Rússia na Turquia efetuada pela Comissão não permitiu concluir pela existência de distorções. Em especial, os preços das importações russas para estes fatores de produção (negro de fumo, borracha sintética e cordas de aço) no PI foram semelhantes ou mais elevados do que os preços das importações dos mesmos fatores de produção provenientes da Rússia antes da introdução das sanções. Por conseguinte, a Comissão rejeitou a alegação.

(326) Após a divulgação definitiva, a Comissão decidiu, com base nas observações recebidas, utilizar, para além dos dados da Brisa Bridgestone, os únicos outros dados financeiros de uma empresa turca (Sumitomo Rubber Türkiye). A Comissão considerou que os valores de referência assim estabelecidos para os VAG e o lucro eram razoáveis e suficientemente representativos do setor chinês dos pneumáticos. A Comissão considerou que o objetivo não era estabelecer os VAG e o lucro refletindo a situação individual de cada produtor-exportador, mas sim encontrar montantes razoáveis e sem distorções. Por conseguinte, a Comissão manteve que a Turquia constituía um país representativo adequado e considerou que a escolha não era punitiva para a Shandong Yongsheng e para os restantes produtores-exportadores chineses. Por conseguinte, a Comissão rejeitou a alegação.

(327) Tendo em conta a análise que precede, a Comissão considerou que a Turquia era o único país representativo adequado. Tal como explicado no considerando 233, a Comissão rejeitou a Argentina e a Colômbia como países representativos adequados, tendo em conta a ausência ou o baixo volume de fatores de produção essenciais. A Comissão concluiu ainda que nem a Indonésia, nem a Malásia, nem a Tailândia constituíam um país representativo adequado, tendo em conta a percentagem significativa de importações chinesas no que respeita aos principais fatores de produção, tal como explicado nos considerandos 256 a 260. Na mesma ordem de ideias, e tal como indicado nos considerandos 262 e 263, a Comissão rejeitou a Sérvia como país representativo, tendo em conta o elevado volume das importações chinesas de dois fatores de produção importantes, bem como o facto de o volume das importações de todos os principais fatores de produção ter sido várias vezes inferior ao das importações provenientes da Turquia. Por último, embora a Comissão se tenha baseado nos dados do México para utilizar como valor de referência para um fator de produção menor, como referido no considerando 291, excluiu o México como país representativo adequado com base nos seguintes elementos apresentados nos considerandos 263, 264, 316 e 322: i) a presença de um volume elevado de importações chinesas no país, no que respeita a determinados fatores de produção, ii) o menor volume e representatividade das importações de fatores de produção, por exemplo, em comparação com a Turquia e iii) o facto de a Compania Hulera Tornel ter registado um lucro excessivamente baixo.

Nível de proteção social e ambiental

(328) Tendo estabelecido que a Turquia, tendo em conta todos os elementos *supra*, era o país representativo mais adequado, não foi necessário proceder a uma avaliação do nível de proteção social e ambiental, em conformidade com o artigo 2.º, n.º 6-A, alínea a), primeiro travessão, última frase, do regulamento de base.

3.2.4.8. Conclusão

(329) Tendo em conta o que precede, a Turquia satisfez os requisitos previstos no artigo 2.º, n.º 6-A, alínea a), primeiro travessão, do regulamento de base para ser considerada um país representativo adequado.

3.2.5. *Fontes utilizadas para determinar custos sem distorções*

(330) Na primeira nota, a Comissão enumerou os fatores de produção, como materiais, energia, e mão de obra, utilizados na produção do produto objeto de inquérito pelos produtores-exportadores e convidou as partes interessadas a apresentarem observações e a proporem informações de acesso público sobre valores sem distorções para cada um dos fatores de produção mencionados nessa nota.

(331) Posteriormente, na segunda nota, a Comissão afirmou que, para calcular o valor normal em conformidade com o artigo 2.º, n.º 6-A, alínea a), do regulamento de base, iria recorrer ao GTA para determinar o custo sem distorções da maior parte dos fatores de produção, designadamente das matérias-primas. Afirmou também que iria recorrer, por um lado, ao instituto nacional de estatística da Turquia ([159]) para determinar os custos sem distorções da mão de obra e do vapor, e, por outro, às estatísticas da entidade reguladora do mercado da energia da Turquia ([160]) para determinar os custos sem distorções da eletricidade.

(332) Na segunda nota, a Comissão comunicou ainda às partes interessadas que, devido ao número muito elevado de fatores de produção dos produtores-exportadores incluídos na amostra que facultaram informações completas e ao peso negligenciável de algumas das matérias-primas no custo total de produção, estes elementos negligenciáveis foram agrupados como «consumíveis». A Comissão informou ainda as partes de que calcularia a percentagem dos consumíveis no custo total das matérias-primas e aplicaria esta percentagem ao custo recalculado das matérias-primas quando se utilizassem os valores de referência sem distorções do país representativo adequado.

([159]) Instituto de Estatística da Turquia: https://www.tuik.gov.tr/Home/Index.
([160]) Entidade reguladora do mercado da energia (EMRA): https://epdk.gov.tr/Home/En.

3.2.5.1. Fatores de produção

(333) Tendo em conta todas as informações apresentadas pelas partes interessadas e recolhidas nas visitas de verificação, foram identificados os seguintes fatores de produção e respetivas fontes para determinar o valor normal em conformidade com o artigo 2.º, n.º 6-A, alínea a), do regulamento de base:

Quadro 1

Fatores de produção do produto objeto de inquérito

Fator de produção	Código da mercadoria	Valor sem distorções	Unidade de medida	Fonte dos dados
MATÉRIAS-PRIMAS				
Óleos de petróleo ou de minerais betuminosos	2710 19	4,73	kg	GTA
Enxofre	2802 00	33,02		
Negro de fumo	2803 00	10,98	kg	GTA
Dióxido de silício	2811 22	20,05	kg	GTA
Óxido de zinco, peróxido de zinco	2817 00	26,63	kg	GTA
Derivados da anilina	2921 42	16,41	kg	GTA
Fenilenodiamina, diaminotoluenos, e seus derivados	2921 51	25,87	kg	GTA
Tiocompostos orgânicos	2930 90	23,96	kg	GTA
Mástique de vidraceiro, cimentos de resina e outras mástiques	3214 10	31,21	kg	GTA
Ceras artificiais e ceras preparadas	3404 90	16,54	kg	GTA
Colofónias e ácidos resínicos, e seus derivados; essência de colofónia e óleos de colofónia; gomas fundidas	3806 90	14,13	kg	GTA
Preparações denominadas «aceleradores de vulcanização»	3812 10	37,05	kg	GTA
Plastificantes compostos para borracha ou plástico	3812 20	14,30	kg	GTA
Misturas de oligómeros de 2,2,4-trimetil-1,2-di-hidroquinolina	3812 31	17,01	kg	GTA
Ácido esteárico	3823 11	9,34	kg	GTA
Outros produtos químicos	3824 99	24,65	kg	GTA
Poliisobutileno	3902 20	19,78	kg	GTA
Outros polímeros de propileno ou de outras olefinas	3902 90	19,01	kg	GTA
Outros polímeros de estireno	3903 90	13,54	kg	GTA
Resinas melamínicas	3909 20	17,47	kg	GTA
Resinas fenólicas	3909 40	21,23	kg	GTA
Resinas de petróleo, resinas de cumarona, resinas de indeno, resinas de cumarona-indeno e politerpenos	3911 10	17,18	kg	GTA

Fator de produção	Código da mercadoria	Valor sem distorções	Unidade de medida	Fonte dos dados
Polissulfuretos	3911 90	28,97	kg	GTA
Chapas, folhas, películas, tiras e lâminas, de poliuretanos	3921 13	72,18	kg	GTA
Folhas fumadas	4001 21	17,4	kg	GTA
Borracha natural tecnicamente especificada	4001 22	13,54	kg	GTA
Outros tipos de borracha natural	4001 29	12,41	kg	GTA
Outros tipos de borracha sintética	4002 19	14,37	kg	GTA
Borracha de butadieno	4002 20	13,3	kg	GTA
Borracha de isobuteno-isopreno (butilo)	4002 31	20,3	kg	GTA
Outra borracha de butadieno	4002 39	19,91	kg	GTA
Misturas de qualquer produto da posição 4001 com qualquer produto da presente posição (borracha composta)	4002 80	23,96	kg	GTA
Borracha regenerada	4003 00	4,35	kg	GTA
Tela para pneumáticos de náilon ou de outras poliamidas	5902 10	63,34	kg	GTA
Tela para pneumáticos em poliésteres	5902 20	25,13	kg	GTA
Tela para pneumáticos — outros	5902 90	64,15	kg	GTA
Fios de ferro ou aço não ligado, revestidos de outros metais comuns	7217 30	11,28	kg	GTA
Cordas e cabos (corda de aço)	7312 10	22,88	kg	GTA
CONSUMÍVEIS				
MÃO DE OBRA				
Mão de obra	n/a	93,69	Homem/hora	Instituto de Estatística da Turquia
ENERGIA				
Eletricidade	n/a	0,72	kWh	Instituto de Estatística da Turquia
Gás natural	n/a	4,27	CNY/m^3	Instituto de Estatística da Turquia
Gás sob a forma de vapor	n/a	309,05	CNY/tonelada	Instituto de Estatística da Turquia

Fator de produção	Código da mercadoria	Valor sem distorções	Unidade de medida	Fonte dos dados
Água	n/a	5,76	CNY/m³	Gabinete de Investimento da Presidência da República da Turquia

3.2.5.2. Matérias-primas

(334) A fim de determinar o preço sem distorções das matérias-primas tal como fornecidas à entrada da fábrica de um produtor do país representativo, a Comissão utilizou como base o preço de importação médio ponderado do país representativo, segundo a base de dados do GTA, ao qual foram adicionados direitos de importação e custos de transporte. Determinou-se um preço de importação no país representativo como média ponderada dos preços unitários das importações provenientes de todos os países terceiros, com exceção da RPC e dos países que não são membros da OMC constantes do anexo 1 do Regulamento (UE) 2015/755 ([161]). A Comissão decidiu excluir as importações provenientes da RPC no país representativo à luz da sua conclusão, constante da secção 3.2.1, de que não era adequado utilizar os preços e os custos praticados no mercado interno da RPC devido à existência de distorções importantes em conformidade com o artigo 2.º, n.º 6-A, alínea b), do regulamento de base. Uma vez que não existem elementos de prova que demonstrem que estas distorções não afetam igualmente os produtos destinados à exportação, a Comissão considerou que as mesmas afetavam os preços de exportação.

(335) A Comissão expressou os custos de transporte suportados pelo produtor-exportador colaborante com o fornecimento de matérias-primas em percentagem do custo real dessas matérias-primas e, em seguida, aplicou a mesma percentagem ao custo sem distorções dessas matérias-primas, a fim de obter o custo de transporte sem distorções. A Comissão considerou que, no contexto do presente inquérito, o rácio entre as matérias-primas do produtor-exportador e os custos de transporte comunicados poderia ser razoavelmente utilizado como indicação para estimar os custos de transporte sem distorções das matérias-primas quando fornecidas à entrada da fábrica da empresa.

(336) Após a divulgação definitiva, a Shandong Yongsheng alegou que os preços de importação na Turquia de três materiais, cordas de aço (SH 7312 10), telas para pneumáticos (posição SH 5902) e dióxido de silício (posição SH 2811 22) eram excessivamente elevados e, por conseguinte, não eram razoáveis, e que os preços de importação na Turquia de cordas de aço e dióxido de silício eram, respetivamente, 20 % e 49 % superiores à média mundial. Alegou igualmente que os preços das cordas de aço estavam claramente distorcidos, uma vez que a Turquia adotou medidas de salvaguarda contra o fio-máquina de aço, um produto a montante das cordas de aço, o que tem um efeito de distorção nos preços destas no mercado turco.

(337) A Comissão salientou que os preços de referência foram estabelecidos com base nos preços de importação num país representativo selecionado (neste caso, a Turquia) e não com base numa comparação com os preços médios mundiais. Uma vez que estes fatores de produção foram importados na Turquia em quantidades suficientes e considerados representativos, o facto de os preços serem superiores à média mundial não permitiu, por si só, concluir que estes valores de referência eram excessivamente elevados ou irrazoáveis. A Comissão considerou igualmente que o facto de a Turquia ter medidas de salvaguarda contra fio-máquina de aço não constituía, por si só, um elemento de prova de que os preços de importação de cordas de aço na Turquia estavam distorcidos e que a Shandong Yongsheng também não apresentou tais elementos de prova — o valor de referência não era o preço das cordas de aço fabricadas na Turquia, mas sim o preço das cordas de aço importadas na Turquia. Por conseguinte, não foi demonstrada a existência de uma relação entre o preço das cordas de aço importadas e as medidas de salvaguarda. Uma vez que a Shandong Yongsheng não apresentou quaisquer outros argumentos ou elementos de prova de que os preços de referência não eram razoáveis, a alegação foi rejeitada.

([161]) O artigo 2.º, n.º 7, do regulamento de base considera que os preços no mercado interno desses países não podem ser utilizados para a determinação do valor normal.

(338) A Shandong Yongsheng alegou igualmente que a Comissão não deveria substituir os preços dos fatores de produção que importou por valores de referência, uma vez que estes preços não estavam distorcidos.

(339) A Comissão observou que a Shandong Yongsheng importou principalmente borracha natural e alguns outros materiais, cujos volumes totais, no entanto, provinham predominantemente da China. A Comissão observou igualmente que mais de dois terços das importações de borracha natural, bem como de outros materiais importados, foram adquiridos através de um intermediário chinês, pelo que estavam sujeitos a distorções no mercado chinês. Além disso, nem a Shandong Yongsheng nem qualquer outra parte apresentaram elementos de prova positivos que demonstrassem a ausência de distorções em relação a essas importações, nem em relação às importações provenientes diretamente do exterior da China. A alegação foi, pois, rejeitada.

(340) Após a divulgação definitiva, a CRIA alegou que o valor de referência para o negro de fumo deveria ser estabelecido com base no subnível 2803 00 00 90 11, que é o tipo de negro de fumo adequado para utilização na produção de pneus. Do mesmo modo, alegou que, para as cordas de aço, a Comissão deveria ter estabelecido o valor de referência com base no código de subnível 7312 10 41.

(341) A Comissão rejeitou esta alegação. Não foi possível estabelecer, com base nos dados comunicados pelos produtores-exportadores incluídos na amostra, que estes eram os códigos para os materiais utilizados na produção de pneus dos produtores-exportadores chineses colaborantes. Mais especificamente, os registos contabilísticos do Grupo Hankook não permitiram estabelecer os materiais utilizados a um nível superior a seis dígitos, ao passo que os códigos mencionados pela CRIA não correspondiam ao material comunicado pela Shandong Yongsheng.

3.2.5.3. Mão de obra

(342) O Instituto de Estatística da Turquia publica informações detalhadas sobre os salários em diferentes setores económicos do país. A Comissão utilizou estas estatísticas para determinar os salários na Turquia, utilizando as informações pormenorizadas sobre os salários no setor da produção em 2024, para a atividade económica do grupo 22 da NACE (fabricação de pneus e câmaras de ar de borracha), em que se insere a produção, de acordo com a classificação da NACE Rev.2 ([162]), ou seja, 93,69 CNY/hora ([163]).

(343) Após a divulgação definitiva, a Shandong Yongsheng questionou o facto de a Comissão ter ajustado os custos da mão de obra ao nível das grandes empresas (com mais de 1 000 trabalhadores). Considerou que, ao fazê-lo, a Comissão inflacionou artificialmente os custos da mão de obra, uma vez que a dimensão média dos produtores chineses de pneus não era estritamente comparável à das empresas turcas com mais de 1 000 trabalhadores.

(344) A Comissão considerou a alegação improcedente. Ambas as empresas incluídas na amostra eram empresas com mais de 1 000 trabalhadores. Por conseguinte, considerou que o valor de referência foi estabelecido corretamente e rejeitou a alegação.

(345) Após a divulgação definitiva, o autor da denúncia alegou que as contas da Brisa indicavam tanto o número de trabalhadores empregados pela empresa como as despesas de pessoal e as despesas diretas com mão de obra para o PI e que, como a Comissão procura, sempre que possível, utilizar dados a um nível mais pormenorizado, esses dados poderiam ser utilizados para determinar o valor de referência da mão de obra. Alegou que o valor de referência para a mão de obra determinado nesta base seria de 201,61 TRY por hora.

(346) Nas suas observações de refutação, o Grupo Hankook contestou a alegação. Alegou que os dados do Instituto de Estatística da Turquia constituíam uma imagem mais neutra e representativa dos custos médios da mão de obra no setor turco dos pneus do que a estrutura de custos interna de um único produtor. Questionou igualmente a exatidão do cálculo do autor da denúncia e o facto de este ter calculado incorretamente, na sua opinião, o número de trabalhadores.

(347) A Comissão considerou que os dados do Instituto de Estatística da Turquia constituíam um valor de referência mais representativo e adequado para efeitos da determinação dos custos da mão de obra na Turquia, em vez dos dados de uma única empresa. Por conseguinte, a Comissão rejeitou a alegação.

([162]) https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Labour-Cost-Statistics-2024-54011.
([163]) TurkStat, índices de utilização de mão de obra, 4.º trimestre: outubro — dezembro de 2024.

3.2.5.4. Eletricidade

(348) Para estabelecer o valor de referência da eletricidade, a Comissão utilizou as estatísticas dos preços da eletricidade publicadas regularmente nos comunicados de imprensa da EMRA, a entidade reguladora do mercado da energia da Turquia ([164]). A Comissão utilizou o preço médio da eletricidade industrial no escalão de consumo correspondente, em kWh, no período de inquérito, ou seja, 0,7183 CNY/KwH.

3.2.5.5. Gás e gás sob a forma de vapor

(349) O preço do gás natural para os utilizadores industriais na Turquia é publicado pelo Instituto de Estatística deste país. A Comissão utilizou o preço disponível relativo ao segundo semestre de 2021 e ao primeiro semestre de 2022, aplicável ao escalão de consumo de 2 610 000 — 26 100 000 m^3 ([165]). Este preço foi ainda ajustado para ter em conta a inflação utilizando o índice de preços no produtor publicado pelo Instituto de Estatística da Turquia ([166]) para refletir os preços no período de inquérito. Deduziu-se o IVA, que está incluído no preço publicado, porque os produtores turcos do produto objeto de inquérito têm direito ao seu reembolso.

(350) No que diz respeito ao gás sob a forma de vapor, o valor de referência foi obtido a partir do valor de referência do gás natural, recorrendo a um rácio de conversão. Mais concretamente, em condições normais, estima-se que sejam consumidas cerca de 72,37 m^3 de gás natural para produzir 1 tonelada de gás sob a forma de vapor.

3.2.5.5.1. Alegações sobre a inflação na Turquia após a divulgação definitiva

(351) Após a divulgação definitiva, a CRIA alegou que a Turquia era uma economia hiperinflacionária que viciava inevitavelmente os valores de referência a estabelecer no país, a saber, os custos da mão de obra e da energia, bem como os resultados das empresas turcas utilizados para determinar montantes razoáveis e sem distorções para os VAG e o lucro. Discordou do facto de a inflação ter sido compensada em grande medida pela taxa de câmbio da lira turca e do RMB chinês.

(352) No que se refere à mão de obra, a CRIA alegou que os custos da mão de obra aumentaram 424 % entre 2022 e 2024, mas que, no mesmo período, a taxa de câmbio da lira turca em relação ao RMB chinês diminuiu de 0,4066 para 0,2189, o que representa uma desvalorização de 186 %. Os custos da mão de obra duplicaram, mesmo após a aplicação da taxa de câmbio. No que respeita aos custos da energia, a CRIA alegou que o valor de referência para o gás aumentou 162 % entre 2021 e 2024, ao aplicar a taxa de câmbio RMB/TRY em 2021 e 2024.

(353) A CRIA alegou ainda que a afirmação da Comissão de que outros fatores para além da inflação poderiam ter causado os aumentos dos custos locais também não podia ser confirmada. O aumento dos preços da eletricidade na sequência de tendências semelhantes noutros países, provavelmente no contexto da agressão militar russa contra a Ucrânia, ou, em termos de aumento do custo da mão de obra, a intervenção do Governo turco no mercado de trabalho para aumentar subitamente o salário mínimo motivado pela agenda política do Governo turco na altura foram fatores de distorção com impacto apenas local ou regional, não afetando os produtores-exportadores chineses. Por conseguinte, não se pode considerar que estes preços representem um valor de referência sem distorções. Na sua opinião, o impacto da hiperinflação refletiu-se nos resultados financeiros das empresas turcas, o que tornou os dados pouco fiáveis. A CRIA referiu ainda, neste contexto, o ajustamento nas demonstrações financeiras da Brisa Bridgestone («ganho de posição monetária líquida») decorrente, na sua opinião, de uma contabilidade completamente artificial. Alegou que, sem este ajustamento, a Brisa Bridgestone seria deficitária.

([164]) epdk.gov.tr => *Press releases* => selecionar «*Electricity Market board decisions*».

([165]) Instituto de Estatística da Turquia — preços do gás natural para utilizadores industriais, por escalão de consumo, no período de janeiro a junho de 2022, https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Electricity-and-Natural-Gas-Prices-Period-I:-January-June,-2022-45567.

([166]) Instituto de Estatística da Turquia — Índice de preços no produtor no mercado interno e taxa de variação, https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Domestic-Producer-Price-Index-June-2024-53691.

(354) Por conseguinte, a CRIA alegou que só eliminando essa distorção é que o custo de referência seria estabelecido a um nível razoável e sem distorções, pelo que propôs a utilização dos preços de referência noutros países, como a Malásia ou a Indonésia. Afirmou ainda que, se a Comissão considerasse esta opção inadequada, a alternativa poderia ser indexar o custo da mão de obra ou da energia do período anterior ao período de hiperinflação, ou seja, antes de 2022, a uma taxa média de inflação que abrangesse, pelo menos, um período de 10 anos. Desta forma, seria tido em conta um nível razoável de inflação nos custos da mão de obra e da energia a estabelecer.

(355) Do mesmo modo, a Shandong Yongsheng alegou que a Comissão não ajustou os preços à hiperinflação de 58,5 % que a lira turca registou durante o PI e que este ajustamento deveria abranger não só o gás e o vapor, mas também a mão de obra, a eletricidade, a água e os encargos gerais de produção, os VAG e os lucros. Alegou que o nível de inflação podia ser claramente observado nos dados financeiros da Brisa Bridgestone, uma vez que os custos da mão de obra e os juros aumentaram 67 % no PI. Por conseguinte, a Shandong Yongsheng considerou que, uma vez que a Turquia sofreu de hiperinflação, a escolha da Turquia pela Comissão não era razoável e era ilegal. Por conseguinte, a Shandong Yongsheng alegou que a Comissão deveria proceder a um ajustamento dos custos para anular o efeito da inflação, conforme adequado, a fim de assegurar uma escolha de referência justa e uma comparação equitativa entre o valor normal calculado e o preço de exportação real, em conformidade com o artigo 2.º, n.º 6-A, alínea a), do regulamento de base.

(356) A Shandong Yongsheng alegou ainda que a Turquia está fortemente dependente de petróleo russo e da Ásia Central para o seu aprovisionamento energético e que, na sequência da invasão russa da Ucrânia em 2022, os custos da energia aumentaram. Na sua opinião, estas distorções deveriam ter dado à Comissão motivos suficientes para excluir a Turquia como país representativo. Alegou que a Comissão deveria adotar o valor de referência mexicano ou malaio para a eletricidade ou, em alternativa, deduzir do valor de referência da Turquia um «prémio de choque energético da Rússia» (que pode ser quantificado por referência ao diferencial de preços entre 2021 e 2024).

(357) A Comissão reiterou que nenhuma das partes apresentou elementos de prova que demonstrassem que a inflação distorcia ou tornava pouco fiável a determinação dos valores de referência. O valor de referência em questão foi calculado a partir do preço médio da mão de obra, da eletricidade e do gás durante todo o período de inquérito («PI»), refletindo assim uma média anual. Os aumentos nominais dos salários (entre 2022 e 2024) e dos preços do gás na Turquia foram coerentes com o aumento do custo de vida, incluindo as despesas com a energia. Por conseguinte, a Comissão concluiu que estes preços constituíam valores de referência razoáveis para o PI.

(358) Tal como a Comissão observou ainda, o aumento global dos custos da energia na Turquia acompanhou as tendências mais vastas também observadas em toda a União — uma evolução parcialmente imputável à agressão militar russa na Ucrânia. No entanto, esta correlação não implicava que os valores de referência estivessem distorcidos. Apesar das alegações relativas à escalada dos custos da mão de obra e da energia, nenhuma das partes apresentou elementos de prova de que estas despesas não eram razoáveis ou estavam distorcidas.

(359) Com efeito, a Comissão salientou que, no inquérito relativo às importações de um produto similar (pneus para camiões) ([167]) para o período de inquérito compreendido entre 1 de julho de 2022 e 30 de junho de 2023, o valor de referência para a eletricidade era de 1,180 CNY/kWh, o que é significativamente superior aos 0,72 CNY/kWh aplicados no caso em apreço. Do mesmo modo, o valor de referência para o gás natural no inquérito sobre os pneus dos camiões foi de 5,02 CNY/m³, em comparação com 4,27 CNY/m³ aplicado no caso em apreço. Estas comparações demonstraram que os valores de referência da energia não aumentaram significativamente e que não foram inflacionados, como alegaram algumas partes. Por conseguinte, a Comissão não encontrou motivos para considerar que os valores de referência eram distorcidos, irrazoáveis ou pouco fiáveis, pelo que as alegações foram rejeitadas.

([167]) Regulamento de Execução (UE) 2018/1579 da Comissão, de 18 de outubro de 2018, que institui um direito *anti-dumping* definitivo e estabelece a cobrança definitiva do direito provisório instituído sobre as importações de determinados pneumáticos, novos ou recauchutados, de borracha, dos tipos utilizados em autocarros ou camiões, com um índice de carga superior a 121, originários da República Popular da China, e que revoga o Regulamento de Execução (UE) 2018/163 (JO L 263 de 22.10.2018, p. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2018/1579/oj).

3.2.5.6. Água

(360) O custo da água destinada ao uso industrial na Turquia é publicado pelo Gabinete de Investimento da Presidência da República da Turquia ([168]). A Comissão utilizou o preço válido em 2023 para a região de Ancara ([169]), líquido de IVA, uma vez que os produtores turcos do produto objeto de inquérito têm direito ao reembolso do IVA.

3.2.5.7. Encargos gerais de produção, VAG e lucro

(361) Em conformidade com o artigo 2.º, n.º 6-A, alínea a), do regulamento de base, «o valor normal calculado deve incluir um montante razoável e sem distorções para ter em conta os encargos de venda, despesas administrativas e outros encargos gerais, e os lucros». Além disso, é necessário estabelecer um valor para os encargos gerais de produção, a fim de cobrir os custos que não estão incluídos nos fatores de produção acima mencionados.

(362) Os encargos gerais de produção suportados pelos produtores-exportadores colaborantes foram expressos em percentagem dos custos de fabrico efetivamente suportados pelos produtores-exportadores. Esta percentagem foi aplicada aos custos de fabrico sem distorções.

(363) A fim de obter um montante razoável e sem distorções para ter em conta os VAG e os lucros, a Comissão recorreu aos dados financeiros de 2024 relativos à Brisa Bridgestone, extraídos do relatório anual da empresa.

(364) Com base nas demonstrações financeiras da Brisa Bridgestone, as taxas de VAG e de lucro, expressas em percentagem do custo das mercadorias vendidas, ascendem, respetivamente a 18,26 % e 8,81 %. Considerou-se que estas taxas eram razoáveis para a indústria de pneus.

(365) Após a divulgação definitiva, a CRIA alegou que a Comissão deveria ter aceitado utilizar os dados da Sumitomo Rubber Türkiye. Argumentou que os dados da ORBIS eram uma fonte constantemente utilizada pela Comissão para efeitos do estabelecimento de valores de referência para os VAG e o lucro, e que a Comissão os considerou fiáveis. Alegou ainda que, uma vez que os dados estavam disponíveis para o PI, não havia razão para a Comissão não os consolidar com as informações mais pormenorizadas disponíveis sobre a Brisa Bridgestone e para os rejeitar. O facto de os dados menos pormenorizados não poderem ser ajustados não pode ser considerado uma razão para os rejeitar, uma vez que estes ajustamentos só foram efetuados se solicitados pelas partes. A CRIA considerou igualmente que não existia um limiar para estabelecer que os VAG eram demasiado baixos. Na sua opinião, a inclusão destes dados aumentaria a representatividade dos níveis.

(366) A Comissão teve em conta os argumentos da CRIA e aceitou que os dados da Sumitomo Rubber Türkiye fossem utilizados para estabelecer os valores de referência. Recalculou ambos os valores de referência para os VAG e o lucro em conformidade.

(367) A CRIA alegou ainda que o valor de referência para os VAG e o lucro deveria ter em conta a classificação em níveis, à semelhança do que a Comissão fez nos cálculos da subcotação dos custos, e que as despesas de I&D deveriam ser suprimidas para refletir o menor investimento em I&D realizado pelos produtores chineses do nível 3. A CRIA solicitou à Comissão que confirmasse, pelo menos, que não tinham sido incluídos custos de I&D nos encargos gerais de produção dos produtores-exportadores. A Shandong Yongsheng também apresentou argumentos semelhantes.

(368) A Shandong Yongsheng alegou igualmente que o valor de referência baseado nas informações financeiras da Brisa Bridgestone não tinha em conta a diferença entre os VAG e o lucro das empresas dos níveis 1 e 2 e que, por conseguinte, a Comissão deveria utilizar o rácio de lucro aplicado no cálculo da margem de prejuízo (nível 1: 15,1 %; nível 3: 9,4 %) do quadro 15, tanto para os VAG como para o lucro, devendo assim reduzir o lucro para 5,48 % e os VAG para 11,36 %.

([168]) https://www.invest.gov.tr/en/investmentguide/pages/cost-of-doing-business.aspx.
([169]) A região de Ancara é a região mais próxima das fábricas de Brisa Bridgestone.

(369) A Kumho apresentou um argumento semelhante. Alegou que a própria Comissão reconheceu sistematicamente ao longo do inquérito que o mercado de pneus está estruturado por níveis e que os produtores do nível 1 incorreram geralmente em diferentes níveis de despesas de I&D, venda e comercialização, beneficiaram de um maior reconhecimento da marca e operaram em condições comerciais substancialmente diferentes das prevalecentes nos segmentos do nível 2 e do nível 3. Alegou que a aplicação de um valor de referência derivado essencialmente de um produtor do nível 1 a produtores ativos em níveis inferiores corre, por conseguinte, o risco de sobrestimar o valor normal calculado.

(370) A Comissão considerou que estes rácios estabelecidos para 2021 com base nos dados da indústria da União não podiam ser extrapolados para a situação da Turquia e que não permitem determinar se, caso os produtores turcos estivessem presentes no nível 3, os VAG e o lucro seriam reduzidos em conformidade. Os argumentos sobre o grau diferente por nível destes valores de referência basearam-se apenas em pressupostos e não existia uma base fundamentada e quantificada para a Comissão adaptar estes valores de referência no contexto da sua determinação do *dumping*. O facto de as conclusões sobre o prejuízo terem estabelecido, para os produtores da União, uma ligação entre os graus dos VAG e do lucro e os níveis não pôde ser utilizado para as determinações do *dumping*, uma vez que se tratava de duas análises separadas e distintas. Os custos de I&D também não faziam parte dos encargos gerais de produção dos produtores-exportadores. A Comissão reiterou que ambos os valores de referência para os VAG e para o lucro eram razoáveis para a indústria de pneus. A alegação foi, pois, rejeitada.

(371) A CRIA considerou ainda que as perdas de instrumentos financeiros derivados decorrentes tanto das receitas de exploração como de outras despesas de exploração nas contas da Brisa Bridgestone não devem ser tidas em conta, uma vez que estão relacionadas com operações de cobertura do risco cambial e, por conseguinte, não decorrem das atividades operacionais normais de uma empresa.

(372) A Comissão considerou que, para uma empresa que exporta e vende em moeda estrangeira, este custo ou rendimento está relacionado com a atividade normal, uma vez que o objetivo é cobrir o risco cambial relacionado com as compras (de matérias-primas) e vendas em moeda estrangeira. Por conseguinte, a Comissão rejeitou a alegação.

(373) A CRIA alegou igualmente que, uma vez que a Comissão aceitou deduzir os direitos de exploração dos VAG, deveria também retirá-los do lucro, o que não fez. Nas suas contestações às observações da CRIA, o autor da denúncia alegou que, se a Comissão deduzisse os VAG, os mesmos custos não deveriam ser retirados dos lucros, uma vez que uma empresa que procure maximizar os lucros não reduzirá o seu preço de venda se um determinado custo desaparecer. Por conseguinte, opôs-se à dedução dos direitos de exploração do lucro.

(374) A Comissão teve em conta estas alegações e concordou com a CRIA quanto ao facto de os direitos de exploração deverem também ser retirados do lucro, a fim de assegurar uma comparação equitativa entre o valor normal e o preço de exportação.

(375) O Grupo Hankook e a Kumho também consideraram que a Comissão cometeu um erro de cálculo, uma vez que o rendimento das atividades de investimento continuava a estar incluído na margem de lucro da Brisa Bridgestone e que devia ser deduzido.

(376) A Comissão esclareceu que as receitas provenientes das atividades de investimento não estavam incluídas na margem de lucro e que, por conseguinte, não existia um erro de cálculo. Por conseguinte, a alegação foi rejeitada.

(377) O Grupo Hankook alegou igualmente que, uma vez que a Comissão deduziu do preço de exportação direitos de exploração que representam 5 % do seu preço de exportação, a mesma percentagem tinha de ser deduzida dos VAG da Brisa Bridgestone.

(378) A Comissão rejeitou esta abordagem, argumentando que a aplicação de uma dedução percentual uniforme tanto aos VAG como ao preço de exportação não se justificava. A fim de obter uma comparação equitativa, os direitos de exploração efetivos foram eliminados de ambas as variáveis, independentemente de representarem 2 % ou 5 % do valor de exportação.

(379) Com base nos argumentos apresentados pelas partes interessadas, a Comissão adaptou os valores de referência para os VAG e o lucro, incluindo os dados financeiros da Sumitomo Rubber Türkiye e deduzindo os direitos de exploração do lucro da Brisa Bridgestone. Os valores de referência finais de VAG e de lucro, expressas em percentagem do custo das mercadorias vendidas, ascendem, respetivamente a 15,04 % e 6,02 %.

(380) Na sequência da divulgação final adicional, a Shandong Yongsheng alegou que a Brisa Bridgestone e a Sumitomo Rubber Türkiye eram predominantemente produtores do nível 1 e do nível 2 e, por conseguinte, os seus dados financeiros consolidados não forneceram um valor de referência realista para as importações chinesas de pneus para automóveis de passageiros e camiões ligeiros, que estão maioritariamente posicionadas no nível 3. Propôs ajustar os valores de referência com base na metodologia explicada nas suas observações após a divulgação definitiva.

(381) A Comissão remeteu para a sua análise na secção 3.2.4.6. Considerou que os valores de referência tanto para os VAG como para o lucro se baseavam em dados de empresas que produzem pneus em diferentes níveis e que estes montantes de VAG e de lucro a incluir no valor normal calculado eram razoáveis, sem distorções e suficientemente representativos do setor. Tendo em conta que não havia um novo elemento nas observações da Shandong Yongsheng, a alegação foi rejeitada.

(382) Na sequência da divulgação final adicional, a Coalition alegou que os VAG da Sumitomo Rubber Türkiye não eram razoáveis, uma vez que representavam apenas cerca de 6 %, em comparação com o rácio de VAG a nível setorial na Turquia de 21,18 %, e que a Comissão remeteu inicialmente para estas estatísticas e considerou que um rácio de VAG tão baixo não era razoável.

(383) A Coalition alegou igualmente que os dados da Sumitomo Rubber Türkiye provenientes da ORBIS não eram suficientemente pormenorizados e que, além disso, uma vez que os VAG e o lucro comunicados não eram razoáveis, deveriam ter sido ignorados. Em alternativa, se a Comissão decidisse manter a Sumitomo Rubber Türkiye no cálculo dos VAG e do lucro, deveria ter voltado às informações disponíveis na ORBIS relativas à Brisa Bridgestone, a fim de comparar contas com o mesmo grau de pormenor.

(384) A Comissão recordou que o valor de referência para os VAG se baseou na média das duas empresas, Sumitomo Rubber Türkiye e Brisa Bridgestone, e não nos dados individuais da primeira. Apesar de o valor de referência resultante de 15,04 % ser inferior a 21,18 %, de acordo com as estatísticas setoriais turcas, a Comissão considerou que esse valor de referência era mais preciso e razoável e que, em qualquer caso, representava as melhores informações disponíveis à sua disposição. A Comissão recordou igualmente que os dados relativos à Sumitomo Rubber Türkiye só estavam disponíveis na ORBIS, que é habitualmente utilizada para o cálculo dos VAG e do lucro na ausência de outros dados disponíveis. No entanto, sempre que disponíveis, a Comissão utiliza informações financeiras mais pormenorizadas. Por conseguinte, neste caso, utilizou as demonstrações financeiras da Brisa Bridgestone e não os dados da ORBIS. Ambos os dados puderam ser consolidados e não havia razão para voltar, no caso de Brisa Bridgestone, aos dados menos pormenorizados da ORBIS. Por conseguinte, estas alegações foram rejeitadas.

3.2.5.8. Cálculo

(385) Com base no acima exposto, a Comissão calculou o valor normal por tipo do produto no estádio à saída da fábrica, em conformidade com o artigo 2.º, n.º 6-A, alínea a), do regulamento de base.

(386) Em primeiro lugar, a Comissão estabeleceu os custos de produção sem distorções. Aplicou os custos unitários sem distorções ao consumo real de cada fator de produção do produtor-exportador colaborante. Estas taxas de consumo foram verificadas durante a visita de verificação. A Comissão multiplicou os fatores de utilização pelos custos unitários sem distorções observados no país representativo, tal como se refere na secção 3.2.3.5.

(387) Uma vez determinado o custo de fabrico sem distorções, a Comissão adicionou os encargos gerais de produção, os VAG e o lucro. Em seguida, a Comissão adicionou os VAG de 15,04 % e o lucro de 6,02 %.

3.3. **Preço de exportação**

(388) Os produtores-exportadores incluídos na amostra exportaram para a União quer diretamente para clientes independentes quer através de empresas coligadas agindo na qualidade de importadores.

(389) Nos casos em que os produtores-exportadores exportaram o produto em causa diretamente a clientes independentes na União, o preço de exportação foi estabelecido com base nos preços efetivamente pagos ou a pagar pelo produto em causa vendido para exportação para a União, em conformidade com o artigo 2.º, n.º 8, do regulamento de base.

(390) Quanto aos produtores-exportadores que exportaram o produto em causa para a União através de empresas coligadas agindo na qualidade de importadores, o preço de exportação foi estabelecido com base no preço a que o produto importado foi revendido pela primeira vez a clientes independentes na União, em conformidade com o artigo 2.º, n.º 9, do regulamento de base. Neste caso, foram efetuados ajustamentos ao preço para ter em conta todos os custos suportados entre a importação e a revenda, incluindo os VAG reais, e os lucros gerados. Devido à falta de colaboração de um importador independente, a Comissão baseou-se no lucro estabelecido durante o inquérito relativo a um produto similar, pneus para camiões acima referidos, que é de 6,3 %.

(391) Após a divulgação definitiva, o Grupo Hankook alegou que, ao calcular o preço de exportação nos termos do artigo 2.º, n.º 9, do regulamento de base, a Comissão incorreu num erro material relativo à percentagem dos VAG de uma das suas partes coligadas e solicitou à Comissão que corrigisse esse erro.

(392) A Comissão corrigiu o erro, juntamente com um erro material semelhante que detetou, contido num dos outros quadros de entidades coligadas do Grupo Hankook. As correções resultaram num pequeno aumento dos preços CIF utilizados para determinar tanto as margens de prejuízo como as margens de *dumping*.

3.4. **Comparação**

(393) O artigo 2.º, n.º 10, do regulamento de base exige que a Comissão efetue uma comparação equitativa entre o valor normal e o preço de exportação no mesmo estádio de comercialização e proceda aos devidos ajustamentos para ter em conta as diferenças nos fatores que influenciam os preços e a sua comparabilidade. No caso em apreço, a Comissão optou por comparar o valor normal e o preço de exportação dos produtores-exportadores incluídos na amostra no estádio de comercialização à saída da fábrica.

(394) Quando tal se justificou pela necessidade de assegurar uma comparação justa, o valor normal e o preço de exportação foram ajustados a fim de: i) os repor no estádio à saída da fábrica; e ii) ter em conta as diferenças nos fatores que se alegou e demonstrou afetarem os preços e a sua comparabilidade.

3.4.1. *Ajustamentos do valor normal*

(395) Como explicado na secção 3.2 estabeleceu-se o valor normal utilizando os custos de fabrico sem distorções e os montantes de VAG e de lucro, que se considerou serem razoáveis nesse estádio de comercialização. Por conseguinte, não foi necessário proceder a ajustamentos para calcular o valor normal no estádio à saída da fábrica a partir do preço a jusante.

(396) A Comissão concluiu que não havia motivos para proceder a ajustamentos do valor normal, nem os produtores-exportadores incluídos na amostra solicitaram tais ajustamentos.

3.4.2. *Ajustamentos do preço de exportação*

(397) A fim de calcular o preço de exportação no estádio de comercialização à saída da fábrica a partir do preço a jusante, foram efetuados ajustamentos para ter em conta: custos de transporte na União, direitos aduaneiros, descontos de quantidade, custos de crédito e encargos bancários, comissões e direitos de exploração.

3.4.3. *Taxa de câmbio*

(398) Após a divulgação definitiva, a Shandong Yongsheng alegou que, ao calcular o preço de exportação, a Comissão utilizou a taxa de câmbio aplicada nos livros da Yongsheng, mas que, para efeitos dos cálculos do prejuízo, a Comissão utilizou a taxa de câmbio oficial que publicou no dossiê. A Comissão utilizou igualmente as taxas de câmbio oficiais para converter os dados da Turquia no cálculo do valor normal. A Shandong Yongsheng alegou que, para obter uma comparação equitativa, a Comissão deveria utilizar a mesma fonte que, segundo a Shandong Yongsheng, seria a taxa de câmbio oficial publicada pela Comissão no dossiê para determinar o preço de exportação. A mesma alegação foi apresentada na sequência da divulgação final adicional.

(399) A utilização das informações da empresa de acordo com os seus próprios registos contabilísticos para o cálculo do valor normal destina-se a permitir à Comissão verificar as informações por confronto com os registos da própria empresa que estão em RMB. Os dados relativos às vendas para efeitos dos cálculos do prejuízo são utilizados para calcular o preço CIF, que é expresso em EUR, de acordo com a taxa de câmbio oficial que publicou no dossiê, a fim de ser comparado com o preço da indústria da União, no âmbito de um exercício diferente do cálculo da margem de *dumping*. Por conseguinte, não existe qualquer assimetria entre estas duas abordagens e a alegação foi rejeitada.

3.5. **Margens de *dumping***

(400) No que diz respeito aos produtores-exportadores incluídos na amostra que colaboraram no inquérito, a Comissão comparou o valor normal médio ponderado de cada tipo do produto similar com o preço de exportação médio ponderado do tipo do produto em causa correspondente, em conformidade com o artigo 2.º, n.ºs 11 e 12, do regulamento de base.

(401) Atendendo ao que precede, as margens de *dumping* médias ponderadas, expressas em percentagem do preço CIF-fronteira da União do produto não desalfandegado, são as seguintes:

Empresa	Margem de *dumping* definitiva (%)
Grupo Hankook: — Chongqing Hankook Tire Co., Ltd — Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd — Hankook Tire China Co., Ltd	7,4
Shandong Yongsheng Rubber Group Co., Ltd	45,3

(402) Relativamente aos produtores-exportadores colaborantes não incluídos na amostra, a Comissão calculou a margem de *dumping* média ponderada em conformidade com o artigo 9.º, n.º 6, do regulamento de base. Por conseguinte, essa margem foi estabelecida com base nas margens dos produtores-exportadores incluídos na amostra, sem ter em conta as margens dos produtores-exportadores com uma margem de *dumping* nula e *de minimis* e as margens estabelecidas nas circunstâncias referidas no artigo 18.º do regulamento de base.

(403) Neste contexto, a margem de *dumping* definitiva dos produtores-exportadores colaborantes não incluídos na amostra é de 24,4 %.

(404) No que se refere a todos os outros produtores-exportadores da China, a Comissão estabeleceu a margem de *dumping* com base nos dados disponíveis, em conformidade com o artigo 18.º do regulamento de base. Para o efeito, a Comissão determinou o nível de colaboração dos produtores-exportadores. O nível de colaboração é o volume de exportações dos produtores-exportadores colaborantes para a União, expresso em percentagem do total das importações provenientes do país em causa na União durante o período de inquérito, estabelecido a partir dos dados do Eurostat.

(405) O nível de colaboração no presente caso é elevado, pois as exportações dos produtores-exportadores colaborantes constituíram quase 100 % do total das importações durante o período de inquérito. Nesta base, a Comissão decidiu estabelecer a margem de *dumping* dos produtores-exportadores não colaborantes ao nível da empresa colaborante incluída na amostra que foi sujeita a um exame individual e tinha a margem de *dumping* mais elevada.

(406) Após a divulgação definitiva, a própria Kumho alegou que a Comissão reconheceu que o mercado se caracteriza por uma clara segmentação por nível e que a utilização de uma média global única para todos os produtores-exportadores colaborantes não incluídos na amostra não reflete adequadamente a estrutura do mercado. A Kumho afirmou, assim, que as medidas aplicáveis aos produtores-exportadores colaborantes não incluídos na amostra que operam predominantemente no nível 2 deveriam ser limitadas ao nível da margem de prejuízo identificada para os produtores do nível 2 ou, pelo menos, ao nível da margem de *dumping* identificada para os produtores do nível 2.

(407) Um argumento semelhante foi apresentado pelo Grupo GITI, que considerou que, uma vez que é um produtor de nível 2, partilha semelhanças significativas com o Grupo Hankook e que, por conseguinte, lhe deve ser atribuído o direito do Grupo Hankook, e não a média da amostra. Considerou que foi penalizado pelo facto de o Grupo Hankook, que era também produtor de nível 2, estar sujeito ao direito *anti-dumping* de 3,4 % ([170]), ao passo que o Grupo GITI estaria sujeito a um direito *anti-dumping* de 29,9 % ([171]), apesar de operar no mesmo segmento de mercado, competir pelos mesmos clientes ou por clientes semelhantes e vender a preços similares. O Grupo GITI alegou ainda que também fornecia a clientes reputados e que se encontrava entre um número limitado de produtores chineses em conformidade com o Regulamento Desflorestação da UE. O Grupo GITI considerou que o regulamento de base (artigo 9.º, n.º 4) permite a instituição de um direito inferior «se esse direito inferior for suficiente para eliminar o prejuízo» e que, ao abrigo do antigo Regulamento (CE) n.º 384/96 do Conselho ([172]), relativo à defesa contra as importações objeto de *dumping* dos países não membros da Comunidade Europeia, a Comissão atribuiu, no passado, um direito às empresas não incluídas na amostra com base na categoria ou no estatuto dessas empresas não incluídas na amostra. Deu exemplos de casos anteriores em que a Comissão atribuiu direitos diferentes a empresas não incluídas na amostra, consoante as empresas preenchessem ou não as condições para beneficiar do tratamento de economia de mercado ou do tratamento individual.

(408) A Comissão rejeitou estas alegações. O ajustamento sugerido pela Kumho não figura entre os ajustamentos previstos no regulamento de base. Além disso, o facto de, ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 384/96, a Comissão ter tratado de forma diferente as empresas que podiam ou não beneficiar do tratamento de economia de mercado ou do tratamento individual não criou um precedente para a Comissão atribuir margens do direito diferentes com base no segmento de mercado ao abrigo do atual quadro jurídico.

(409) Após a divulgação definitiva, a Coalition alegou que, em conformidade com o regulamento de base, a determinação da margem de *dumping* deve ter em conta a dimensão total das práticas de *dumping* e que, por conseguinte, a ponderação normal da margem de *dumping* dos produtores-exportadores colaborantes era inadequada. Alegou que, neste caso específico, a própria Comissão reconheceu que o preço do Grupo Hankook era 50 % superior ao preço médio dos produtores-exportadores chineses, o que se deve principalmente à especificidade da situação do Grupo Hankook e ao facto de este exportar no segmento de mercado do nível 2 e quase nível 1. A Coalition remeteu igualmente para a análise do prejuízo que confirmou o efeito prejudicial das importações do nível 3. Por conseguinte, e dado que as medidas *anti-dumping* se destinam a criar condições de concorrência equitativas e a proporcionar uma solução eficaz e adequada à indústria da União, a Coalition considerou que o impacto prejudicial diferenciado das práticas de *dumping* nos diversos níveis deve refletir-se nas medidas adotadas, devendo o facto de o *dumping* também ser mais imputável ao segmento do nível 3, que representa a esmagadora maioria do afluxo de importações chinesas objeto de *dumping*, ser contabilizado no grau dos direitos. A Coalition considerou, assim, que as margens de *dumping* das empresas incluídas na amostra deveriam ser ponderadas em função da percentagem que cada nível para o qual as suas margens de *dumping* foram determinadas representa na percentagem desses níveis no total das exportações chinesas. Partindo do princípio de que 20 % das importações se situavam no nível 1 ou 2 e 80 % no nível 3, a margem de *dumping* resultante para os produtores colaborantes não incluídos na amostra deveria ascender a 44 %.

(410) A Comissão reiterou que o cálculo da margem de *dumping* já tinha em conta os diferentes níveis e que não existia uma base para estabelecer qualquer ponderação — a Comissão calculou a margem de *dumping* média ponderada em conformidade com o artigo 9.º, n.º 6, do regulamento de base. Por conseguinte, rejeitou a alegação de que a Comissão deveria ter efetuado cálculos alternativos para a margem de *dumping* dos produtores colaborantes não incluídos na amostra.

(411) As margens de *dumping* definitivas, expressas em percentagem do preço CIF-fronteira da União do produto não desalfandegado, são as seguintes:

Empresa	Margem de *dumping* definitiva (%)
Outras empresas colaborantes	24,4
Todas as outras importações originárias do país em causa	45,3

([170]) Após a divulgação definitiva, o direito foi alterado para 4,3 %.
([171]) Após a divulgação definitiva, o direito foi alterado para 24,4 %.
([172]) Regulamento (CE) n.º 384/96 do Conselho, de 22 de dezembro de 1995, relativo à defesa contra as importações objeto de *dumping* dos países não membros da Comunidade Europeia (JO L 56 de 6.3.1996, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1996/384/oj).

4. **PREJUÍZO**

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

(412) No período de inquérito, o produto similar foi fabricado por 10 grupos de produtores da União. Estes produtores constituem a «indústria da União», na aceção do artigo 4.º, n.º 1, do regulamento de base.

(413) A produção total da União durante o período de inquérito foi estabelecida em cerca de 251 milhões de toneladas. A Comissão determinou este valor com base nos dados EUROPOOL ([173]) geridos pela Tyres Europe («Tyres Europe»), anteriormente European Tyre and Rubber Manufacturers' Association, ETRMA e Eurostat. Os membros da Tyres Europe representam a grande maioria dos produtores da União. A Tyres Europe recolhe dados de mercado junto dos seus membros e fornece-lhes dados exatos e agregados sobre o mercado de pneus.

(414) Como indicado no considerando 16, os três produtores da União incluídos na amostra representavam 14,5 % do total da produção da União do produto similar no período de inquérito. Os indicadores microeconómicos foram analisados com base nos dados (verificados) obtidos a partir das respostas desses três produtores da União.

4.2. **Consumo da União**

(415) A Comissão determinou o consumo da União com base nas informações facultadas pela Tyres Europe (dados EUROPOOL).

(416) O consumo da União evoluiu do seguinte modo:

Quadro 2

Consumo da União (pneus, unidades)

	2021	2022	2023	Período de inquérito (2024)
Consumo total da União	311 176 988	316 533 953	312 072 799	335 932 482
Índice	*100*	*102*	*100*	*108*

Fonte: EUROPOOL (Tyres Europe).

(417) O consumo da União começou por aumentar ligeiramente em 2022, tendo em seguida diminuído em 2023 e voltado a aumentar no período de inquérito. Globalmente, durante o período considerado, o consumo aumentou 8 %, ou seja, cerca de 25 milhões de pneus.

4.3. **Características do mercado da União**

(418) O mercado da União de pneus para automóveis de passageiros e camiões ligeiros é muito competitivo, com múltiplos grupos e marcas de produtores.

(419) Existem dois canais de venda principais no mercado da União, a saber, o equipamento de origem e a substituição.

(420) No segmento dos equipamentos de origem, os fabricantes de pneus vendem o produto objeto de inquérito aos fabricantes de veículos para montagem em veículos novos. Por conseguinte, estes pneus têm de cumprir especificações pormenorizadas em conformidade com as expectativas do fabricante do equipamento de origem. Os pneus desenvolvidos para o mercado de equipamento de origem são normalmente vendidos pelos mesmos fabricantes de pneus também no mercado de substituição, o que significa que os fabricantes de pneus estão dispostos a assegurar vendas de equipamento de origem para garantir vendas futuras no mercado de substituição. Consequentemente, os fabricantes de automóveis têm um poder negocial considerável durante as negociações dos contratos, pelo que a rendibilidade dos produtores de pneus nas vendas de equipamento de origem é normalmente inferior.

([173]) Base de dados agregada recolhida junto dos membros da Tyres Europe.

(421) No segmento de substituição, os pneus são vendidos a distribuidores coligados/independentes, retalhistas que depois os revenderão aos utilizadores finais. Tal como explicado no considerando 420, os produtores de pneus realizam normalmente margens mais elevadas no mercado de substituição do que nas vendas de equipamento de origem.

(422) Com base nas informações fornecidas pela Tyres Europe durante a visita de verificação, o segmento do equipamento de origem representa cerca de 16 % a 20 % do consumo total da União, sendo o restante constituído pelo mercado de substituição.

(423) Além dos dois canais de venda, tal como explicado na secção 2.4.1, o mercado do produto objeto de inquérito está também segmentado em três níveis. Para efeitos do presente inquérito, a Comissão utilizou a categorização resumida na secção 2.4.2.

(424) A CRIA e o Grupo GITI alegaram que a permutabilidade entre pneus de vários níveis era nula ou muito limitada e, por conseguinte, solicitaram que o inquérito incluísse uma análise segmentada do prejuízo e do nexo de causalidade. A CRIA alegou ainda que os diversos níveis servem segmentos de mercado diferentes, uma vez que os clientes dos níveis 1 e 2 valorizam a segurança, o desempenho e a marca por oposição ao preço. Além disso, existe um efeito de dependência bem conhecido, o que significa que os proprietários de automóveis topo de gama/de luxo, em especial, apresentam uma forte fidelidade à marca e normalmente (sobretudo nos primeiros anos de utilização do automóvel) exigem a mesma marca para substituição dos pneus de origem inicialmente montados. De acordo com a CRIA, os requisitos de rotulagem da União também contribuem para este efeito de dependência, sensibilizando os consumidores para vários aspetos da segurança e do desempenho. Por conseguinte, a CRIA concluiu que a dinâmica do mercado dos pneus para camiões e dos pneus para automóveis ligeiros de passageiros é fundamentalmente diferente, pelo que a concorrência entre níveis estabelecida no processo relativo aos pneus para camiões não se aplica ao produto objeto de inquérito.

(425) A Comissão considerou que os argumentos apresentados pelas partes não tinham fundamento. Em primeiro lugar, podem ser montados pneus de todos os níveis em automóveis de passageiros ou camiões ligeiros, pelo que são suficientemente permutáveis. O facto de os consumidores de marcas de gama alta valorizarem o desempenho e a segurança em detrimento do preço pode efetivamente limitar a concorrência direta entre o nível 1 e o nível 3, mas o mesmo não se pode dizer do nível 3 em relação ao nível 2. Além disso, muitas marcas clássicas de nível 3 posicionam-se cada vez mais com base nos seus aspetos técnicos e qualitativos, em vez de serem simplesmente baratas ([174]). Em resultado de investimentos contínuos e crescentes em investigação e desenvolvimento, muitas marcas de nível 3 proporcionam uma qualidade cada vez melhor a preços muito competitivos e, como tal, constituem claramente uma solução alternativa aos pneus de nível 2 que tentam equilibrar os critérios relativos à qualidade e ao preço. Além disso, as linhas que dividem os níveis não são definidas de forma clara e definitiva, o que é comprovado pelo facto de as mesmas marcas (Falken, Giti, Cooper, etc.) poderem ser citadas como de nível 3 ou nível 2 por várias fontes, incluindo sítios Web de revisão de pneus muito utilizados e sítios Web de comerciantes especializados ([175]). Do mesmo modo, para algumas marcas, existem sobreposições entre as classificações de nível 1 e de nível 2 (Vredestein, Hankook). A emergência de classificações alternativas como «qualidade média», «económico topo de gama», «qualidade de gama alta» e «económico de qualidade» complica ainda mais a rigorosa divisão entre níveis. A concorrência e a substituibilidade entre os níveis são também apoiadas pelo facto de um número crescente de marcas do nível 3 garantir a certificação de equipamento de origem ([176]) com fabricantes de automóveis conhecidos e posicionar-se com base na qualidade e nas realizações, o que é normalmente uma característica das marcas do nível 2.

([174]) *Fonte*: artigos noticiosos sobre várias marcas chinesas, tais como: *Chinese Premium Tyres are changing the game: A new era in global tyre competition*: https://trojanlimited.com/chinese-premium-tyres-are-changing-the-game-a-new-era-in-global-tyre-competition/; *European Linglong tire factory certified by numerous OEMs*: https://en.linglong.cn/content/details34_38845.html; *Sailun continues in the fast lane*: https://www.eqs-news.com/news/media/sailun-continues-in-the-fast-lane-sailun-has-entered-the-top-10-most-valuable-tyre-brands-in-the-world-for-the-first-time-achieving-a-historic-triple/d361873f-a8c3-4601-a541-8263c80366a4_en#:~:text=Sailun%20continues%20in%20the%20fast%20lane%20+++,historic%20triple.%20%7C%20Media%20%2D%20EQS%20News, consultado pela última vez em 27 de abril de 2026.

([175]) Fonte: vários sítios Web de comerciantes ou de revisão de pneus que classificam marcas em níveis, tais como: https://www.tyrereviews.com/tyre/; https://www.tyresavings.com/brands; https://www.asdatyres.co.uk/brands; https://www.grip500.it/pneumatico/; https://www.reifen.com/de-de/auto/reifen/marken, última consulta em 27 de abril de 2026.

([176]) Fonte: *Chinese Premium Tyres are changing the game: A new era in global tyre competition*: https://trojanlimited.com/chinese-premium-tyres-are-changing-the-game-a-new-era-in-global-tyre-competition/; *European Linglong tire factory certified by numerous OEMs*: https://en.linglong.cn/content/details34_38845.html, última consulta em 27 de abril de 2026.

(426) De um modo geral, a Comissão considerou que, mesmo que alguns clientes possam valorizar a marca e a qualidade, esse comportamento é também influenciado pelo diferencial de preços que acabam por estar dispostos a aceitar por estes atributos. O efeito de dependência mencionado pela CRIA pode, assim, limitar efetivamente a concorrência direta entre os pneus dos níveis 1 e 3 no mercado de substituição (embora alguns produtores do nível 3 invistam fortemente em I&D e se sobreponham em determinados parâmetros técnicos), mas não nega a substituibilidade entre os níveis 3 e 2 e, do mesmo modo, entre os níveis 2 e 1. Por conseguinte, a Comissão concluiu que os pneus do nível 3 estão em concorrência com os níveis superiores (em especial o nível 2) e, por conseguinte, exercem uma pressão descendente sobre os preços nestes níveis superiores através de um efeito em cascata inverso. As alegações sobre a falta de permutabilidade foram, por conseguinte, rejeitadas. Na mesma base, os pedidos de análise do prejuízo e do nexo de causalidade totalmente segmentados também não foram aceites, tal como explicado nos considerandos 469 e 534, respetivamente.

(427) Na sequência da divulgação definitiva, a CRIA reiterou a sua alegação sobre a falta de concorrência entre níveis, uma vez que, embora seja verdade que exista concorrência entre segmentos adjacentes nos níveis vizinhos, nomeadamente entre os pneus do nível 3 de qualidade superior e os pneus do nível 2 de qualidade inferior e, do mesmo modo, entre os pneus do nível 2 de qualidade superior e os pneus do nível 1 de qualidade inferior, tal não pode, no entanto, segundo a CRIA, ser extrapolado para uma substituibilidade plena em todos os níveis.

(428) A Kumho considerou que a Comissão não explicou nem fundamentou a sua conclusão de que os produtos do nível 3 e do nível 2 estavam em concorrência direta, em especial à luz do considerando 425, em que reconheceu que a concorrência direta pode ser limitada entre os produtos do nível 1 e do nível 3. A Kumho declarou que os mesmos fatores limitativos, ou seja, as preferências de qualidade e segurança dos pneus, se aplicam igualmente entre o nível 2 e o nível 3. A Kumho alegou igualmente que, na análise da Comissão aos vários níveis, a perceção dos consumidores não foi devidamente tida em conta.

(429) A Shandong Yongsheng alegou que os pneus chineses do nível 3 foram excluídos do mercado de equipamento de origem da União, o que demonstra uma clara divisão estrutural entre os pneus do nível 3 provenientes da China e outros níveis, e afirmou que os elementos de prova em contrário da Comissão «não indicavam fontes, não eram verificados e não eram específicos». A este respeito, a Shandong Yongsheng alegou que a certificação de equipamento de origem da Linglong era muito recente, a partir de 2024, e dizia respeito a uma fábrica sérvia, pelo que não tinha incidência no presente inquérito. Alegou igualmente que a Comissão não avaliou adequadamente a perceção que os consumidores têm dos produtos chineses do nível 3 e apresentou exemplos de «publicidade negativa» por parte de dois distribuidores franceses.

(430) A Comissão observou que a CRIA, embora reconhecendo que os pneus dos níveis adjacentes concorriam efetivamente entre si, se limitou a negar a existência de uma substituibilidade total sem quaisquer elementos de prova ou explicações. A Comissão considerou a alegação da CRIA parcialmente ambígua, uma vez que não é claro exatamente o que se entende por «substituibilidade plena em todos os níveis» e por que razão tal seria mesmo necessário para estabelecer a concorrência entre níveis. É possível que os produtos concorram com os mais próximos em termos de qualidade e de preço, tanto dentro como fora dos níveis, o que foi exatamente o ponto de partida da Comissão e também aceite pela CRIA.

(431) No que respeita à alegação da Kumho, a fundamentação e os elementos de prova relativos à concorrência direta entre o nível 3 e o nível 2 já foram explicados, em especial, nos considerandos 425 e 426, e a Kumho não apresentou quaisquer elementos de prova concretos para a refutar. Tal como já explicado, os pneus do nível 3 concorrem com os pneus do nível 2 com base nos seus parâmetros técnicos e de segurança e, por conseguinte, constituem uma alternativa viável aos clientes que procuram a melhor relação qualidade/preço para o seu poder de compra. Do mesmo modo, foi afirmado em várias ocasiões (por exemplo, mas não só, na secção 2.4.1) que a segmentação era fortemente influenciada pela perceção do mercado e, precisamente por esta razão, as linhas divisórias eram frequentemente esbatidas e certamente não constantes. Os comerciantes e importadores que oferecem pneus do nível 3 têm grande interesse em vender estes pneus e em influenciar a perceção dos consumidores a favor da sua gama de produtos.

(432) Quanto à alegação da Shandong Yongsheng e, em especial, à referência às fontes mencionadas no considerando 425, a Comissão observou que a Shandong Yongsheng não apresentou quaisquer argumentos que negassem a veracidade das informações. A Comissão considerou que os artigos públicos de distribuidores em linha, como a Trojan, especializada no setor dos pneumáticos com mais de 30 anos de experiência, presença comercial mundial e uma carteira variada de produtos com resultados de ensaios pormenorizados e especificações técnicas são uma

«fonte» e são suficientemente «específicos» para demonstrar uma mudança contínua na perceção global de várias marcas de nível 3. No que respeita à certificação de equipamento de origem da Linglong, o facto de dizer respeito a uma fábrica na Sérvia não invalida a determinação de que a Linglong, enquanto marca, tenha obtido contratos de equipamento de origem com fabricantes de automóveis europeus. A este respeito, sublinha-se que a classificação por níveis e a perceção dos consumidores estão ligadas ao nome da marca e não ao país de origem. Além disso, este elemento de prova refere-se a 2024, que coincide com o período de inquérito.

(433) De qualquer modo, tal como referido no considerando 422, o mercado de equipamento de origem constituía apenas cerca de 16 % a 20 % do consumo total da União e, assim que um pneu necessitasse de substituição, verificar-se-ia concorrência no mercado de substituição, pelo que a alegação da Shandong Yongsheng de que os pneus chineses do nível 3 estavam estruturalmente excluídos do resto do mercado foi considerada infundada.

(434) A Comissão considerou que a alegação da Yongsheng Shandong sobre a perceção negativa das marcas chinesas não tinha fundamento. Os anúncios negativos de alguns distribuidores não demonstram a opinião de outros distribuidores e comerciantes que importam e comercializam ativamente vários pneus chineses do nível 3 no mercado da União. A título de exemplo, nas suas observações, a Coalition of PC-LL Importers, no que respeita aos produtos chineses do nível 3, argumenta exatamente o contrário, salientando a eficiência e a vantagem competitiva dos produtores chineses. Além disso, a alegação da Yongsheng Shandong contrasta claramente com a alegação da CRIA de que é, de facto, a má qualidade dos pneus do nível 3 da União em comparação com os seus concorrentes chineses que tem de ser analisada como uma causa de prejuízo, tal como explicado no considerando 554.

(435) Em suma, no que respeita às alegações sobre a ausência de substituição entre níveis e de concorrência entre níveis, a Comissão observou que o próprio facto de os pneus concorrerem simultaneamente em vários aspetos técnicos e de qualidade, bem como no seu preço, demonstra claramente que a decisão de escolher um produto ou marca específicos resulta de um exercício de ponderação precisamente destes fatores e, neste sentido, todos os pneus estão em concorrência entre si. Além disso, o facto de determinadas marcas se encontrarem entre níveis ou serem publicitadas em termos geralmente associados a níveis mais elevados com base nos seus desenvolvimentos técnicos e campanhas de *marketing* influencia a perceção dos clientes e reforça a concorrência entre níveis. Nenhuma das partes que apresentaram observações expos argumentos que refutassem esta fundamentação de base.

(436) Por conseguinte, mantiveram-se as conclusões sobre a concorrência ente níveis e a permutabilidade do produto descritas nos considerandos 425 e 426.

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

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

(437) A Comissão determinou o volume das importações com base nos dados do Eurostat. A parte de mercado das importações foi determinada com base no consumo da União indicado no quadro 2.

(438) As importações na União provenientes do país em causa evoluíram do seguinte modo:

Quadro 3

Volume das importações (pneus, unidades) e parte de mercado

	2021	2022	2023	Período de inquérito (2024)
Volume das importações provenientes do país em causa (unidades)	57 295 850	66 992 782	78 917 144	92 988 175
Índice	*100*	*117*	*138*	*162*

	2021	2022	2023	Período de inquérito (2024)
Parte de mercado (%)	18	21	25	28
Índice	*100*	*117*	*138*	*156*

Fonte: base de dados Comext do Eurostat.

(439) Os volumes das importações do produto em causa aumentaram de forma constante de ano para ano durante o período considerado, com um aumento global impressionante de 62 %, o que corresponde a cerca de 35 milhões de pneus. O crescimento dos volumes das importações chinesas na União excedeu, assim, o crescimento do consumo da União (25 milhões de pneus).

(440) O aumento dos volumes de importação traduziu-se num claro aumento da parte de mercado das importações chinesas, que passou de 18 % em 2021 para 28 % no período de inquérito.

4.5. **Preços das importações provenientes do país em causa, subcotação e contenção dos preços**

(441) A Comissão determinou o volume das importações com base nos dados do Eurostat. A subcotação dos preços por parte das importações foi estabelecida com base nos dados verificados dos produtores-exportadores chineses incluídos na amostra.

(442) O preço médio das importações na União provenientes do país em causa evoluiu do seguinte modo:

Quadro 4

Preços de importação (EUR/unidade)

	2021	2022	2023	Período de inquérito (2024)
RPC	27,0	34,0	29,0	30,3
Índice	*100*	*126*	*107*	*112*

Fonte: base de dados Comext do Eurostat.

(443) Em 2022, os preços de importação começaram por aumentar acentuadamente (26 %), tendo em seguida diminuído em 2023 para níveis superiores a 2021 e permanecido no mesmo intervalo durante o período de inquérito. Durante o período considerado, os preços das importações chinesas aumentaram globalmente 12 %, o que representa um aumento modesto em comparação com a tendência seguida pelo preço médio das importações de outros países terceiros na União (+26 %). Mesmo os preços da indústria da União, que foram muito mais elevados do que os preços de exportação chineses durante todo o período considerado, registaram um aumento mais acentuado de 15 %.

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

a) os preços de venda médios ponderados, por tipo do produto, dos produtores da União incluídos na amostra, cobrados a clientes independentes no mercado da União, ajustados ao estádio à saída da fábrica; e

b) os preços médios ponderados correspondentes por tipo do produto das importações provenientes dos produtores chineses colaborantes incluídos na amostra, cobrados ao primeiro cliente independente no mercado da União, estabelecidos numa base «custo, seguro e frete» (CIF), devidamente ajustados para ter em conta os direitos aduaneiros e os custos pós-importação.

(445) A comparação dos preços foi feita por tipo do produto, ou seja, por número de controlo do produto («NCP»), tendo em conta a segmentação por nível e a respetiva diferença entre o mercado do equipamento de origem e o mercado de substituição, para transações efetuadas no mesmo estádio de comercialização, com os devidos ajustamentos quando necessário, e após a dedução de descontos e abatimentos. Para os produtores da União incluídos na amostra que operavam no âmbito de uma estrutura de grupo em que a sede e as entidades de venda coligadas estavam envolvidas nas vendas, os preços de venda foram ajustados, eliminando os VAG relacionados com as atividades das entidades de venda e o lucro de um importador independente, por analogia com o artigo 2.º, n.º 9, do regulamento de base. O resultado da comparação, expresso em percentagem do volume de negócios hipotético dos produtores da União incluídos na amostra durante o período de inquérito,

(446) Dada a segmentação do mercado, foram efetuados cálculos de subcotação separados por nível. Nenhum dos produtores-exportadores incluídos na amostra vendeu pneus do nível 1, pelo que não foi possível efetuar um cálculo da subcotação dos preços neste segmento. No nível 3, as margens de subcotação variaram entre 7,2 % e 36,9 %, com uma margem média de subcotação de 32,2 %. Não se apurou qualquer subcotação dos preços no segmento do nível 2. No entanto, tal prende-se com o facto de, do lado dos produtores-exportadores, as vendas do nível 2 serem exclusivamente compostas pela marca «Hankook», que é amplamente considerada como um dos melhores pneus do nível 2. Nomeadamente, ao longo dos anos, a marca Hankook celebrou múltiplos contratos de equipamento de origem com os principais fabricantes de automóveis, incluindo a Audi, a BMW, a Mercedes e a Porsche. Muitos comerciantes/importadores classificam a Hankook como «pneus intermédios topo de gama» ou como pneus «alternativos de gama alta». Por outras palavras, a análise do nível 2 é algo limitada, comparando um conjunto homogéneo de uma marca do nível 2 superior com uma ampla mistura de pneus do nível 2 produzidos pela indústria da União. A análise dos preços médios dos produtores-exportadores colaborantes não incluídos na amostra, tal como referido nos respetivos formulários de amostragem, confirmou que as conclusões relativas aos pneus Hankook do nível 2 não podem ser extrapoladas para o resto das importações chinesas. Os preços médios da Hankook excederam significativamente o preço médio dos produtores-exportadores chineses em mais de 50 %. Revelou uma margem média ponderada de subcotação dos preços (níveis 2 e 3 conjuntamente) considerável de 17 %.

(447) Após a divulgação definitiva, a Hankook alegou que a distinção entre OEM e substituição na análise do prejuízo não se justificava do ponto de vista jurídico, uma vez que tal não foi feito do lado do *dumping*. Além disso, a Hankook considerou esta distinção desnecessária, uma vez que não foi possível detetar um padrão de preços claro ao longo dos canais de venda nas suas próprias vendas para a União e, de facto, ao eliminar do NCP os dígitos finais que identificam as vendas de equipamento de origem *versus* vendas de substituição, a margem de prejuízo da Hankook diminuiria de 3,4 % para 3,1 %.

(448) O autor da denúncia solicitou à Comissão que calculasse adicionalmente uma margem de subcotação, em toda a definição do produto, com base nos preços médios, a fim de demonstrar a amplitude da subcotação dos preços para todo o mercado de pneus no seu conjunto.

(449) O Grupo GITI alegou que a Comissão se contradisse quando afirmou que a falta de subcotação dos preços da Hankook não podia ser extrapolada para as restantes importações chinesas, ao mesmo tempo que, durante o exercício de amostragem, defendeu que as vendas da Hankook eram representativas. Do mesmo modo, a Kumho afirmou que a Comissão não pode ignorar a conclusão de que não houve subcotação dos preços no nível 2, alegando que a Hankook era específica e, ao mesmo tempo, incluí-la na amostra e recusando acrescentar outros produtores-exportadores.

(450) No que respeita à alegação da Hankook, a Comissão observou que nenhuma das partes contestou as determinações relativas à diferença de preço/rendibilidade entre o equipamento de origem e o segmento de substituição, tal como introduzidas nos considerandos 420 e 421. A Comissão considerou que deveria efetuar a comparação do produto a um nível tão pormenorizado quanto possível (desde que os dados estivessem disponíveis e fossem verificados). O facto de as vendas da Hankook não terem alegadamente seguido este padrão pode ser explicado por várias decisões comerciais adicionais, como o volume de vendas, o seu calendário e os prazos de entrega, pelo que não põem em causa a justificação para a distinção. Do mesmo modo, o facto de a margem de subcotação ter sido superior ou inferior não é um fator determinante para decidir sobre o nível de comparabilidade do produto. A diferença entre os dois cenários de cálculo da margem de prejuízo apresentados pela Hankook (com e sem referência ao equipamento de origem ou ao mercado de substituição na comparação) parece enviesada, uma vez que não se baseou no conjunto completo de custos/vendas dos produtores da União incluídos na amostra, mas apenas nas informações divulgadas ao Grupo Hankook. Em todo o caso, a diferença calculada pelo Grupo Hankook ascende a cerca de 10 %, o que demonstra que essa distinção era justificada. No caso dos cálculos do *dumping*, o valor normal

é calculado com base em valores de referência para os fatores de produção sem dimensão de origem ou de substituição, ou seja, os custos da mão de obra, os custos da energia e os preços das matérias-primas não variam consoante o pneu produzido seja vendido a um fabricante de veículos ou no mercado pós-venda. As informações constantes do dossiê relativas aos VAG e ao lucro no país representativo também não permitiram essa distinção. Por conseguinte, o valor normal e as consequentes margens de *dumping* não podiam ser diferenciados por canal de utilização final. Em contrapartida, a análise do prejuízo baseia-se em dados de transações reais que incluem o canal de vendas. A análise relativa ao equipamento de origem e à substituição foi, por conseguinte, justificada e factualmente necessária para um exame objetivo. Esta alegação foi, por conseguinte, rejeitada.

(451) Quanto à alegação do autor da denúncia, a Comissão considerou que a margem média ponderada de subcotação dos preços que combina pneus dos níveis 3 e 2 tinha refletido suficientemente a subcotação dos preços. Ignorar os tipos do produto e incluir os modelos do nível 1 que não foram exportados pelos exportadores chineses incluídos na amostra reduziria o nível de comparabilidade assegurado pela diferenciação dos NCP e, por conseguinte, não seria mais informativo. Por conseguinte, o pedido foi rejeitado.

(452) No que respeita à alegação do Grupo GITI, a Comissão sublinhou que a Hankook foi incluída na amostra a fim de assegurar a representatividade em termos de volume de vendas e de representação do nível, independentemente de ter sido classificada no nível 1 ou no nível 2. A classificação no nível 2 acabou por ser considerada mais adequada com base numa combinação de razões, tal como explicado no considerando 94. Ao mesmo tempo, os elementos de prova recolhidos durante o inquérito, tal como descrito no considerando 446, também demonstraram claramente (sem serem contestados por qualquer das partes) que a Hankook é amplamente considerada como tendo pneus do nível 2 da gama superior e uma marca em transição do nível 2 para o nível 1. Este facto é igualmente sublinhado pela diferença significativa de preços entre os preços da Hankook e a média dos restantes produtores-exportadores chineses, incluindo muitos outros produtores do nível 2, tal como referido no considerando 446. Com base no que precede, mantiveram-se as limitações expressas na interpretação e extrapolação da conclusão de ausência de subcotação no nível 2 com base nos dados da Hankook para os restantes produtores-exportadores chineses, incluindo os do nível 2, e as alegações do grupo GITI e da Kumho foram rejeitadas.

(453) Na sequência da divulgação definitiva, a empresa T identificou um erro material no cálculo dos VAG e solicitou à Comissão que ajustasse o cálculo desses custos. A empresa G identificou um erro material na consolidação dos dados relativos ao custo de produção e solicitou à Comissão que ajustasse esse custo.

(454) A Comissão analisou estas alegações e concluiu que eram justificadas. Os cálculos da subcotação dos preços e dos custos foram adaptados em conformidade. Uma vez que estas correções diziam respeito a dados sensíveis específicos das empresas, foram novamente divulgadas apenas às empresas em causa.

(455) As novas margens de subcotação, incluindo também as alterações introduzidas nos preços médios ponderados, por tipo do produto, das importações provenientes dos exportadores chineses colaborantes incluídos na amostra ao nível CIF, tal como descrito no considerando 392, para o nível 3, variaram entre 10,2 % e 39,2 %, com uma margem média de subcotação de 34,7 %. No segmento do nível 2, não se apurou qualquer subcotação para os produtores-exportadores chineses incluídos na amostra. Revelou uma margem média ponderada de subcotação dos preços (níveis 2 e 3 conjuntamente) de 19 %.

(456) Nas suas observações apresentadas após o prazo para o fazer sobre o produto e após as verificações dos produtores da União incluídos na amostra, a CRIA afirmou que o NCP, na sua forma atual, não pode identificar pneus sobresselentes e pneus para reboques de utilização temporária, apesar de estes dois tipos serem significativamente mais baratos do que os pneus normais dos parâmetros correspondentes. Por conseguinte, a CRIA alegou que o NCP não assegurava uma comparação equitativa entre os preços das importações chinesas na UE e os preços de venda da indústria da União no mercado interno no que respeita a estes tipos específicos do produto, tornando assim a avaliação do prejuízo inexata.

(457) O inquérito apurou que os produtores-exportadores chineses incluídos na amostra não exportaram pneus para reboques durante o período de inquérito. Um dos produtores-exportadores incluídos na amostra exportou pneus sobresselentes de utilização temporária, que representavam menos de 1 % do volume de vendas de exportação incluído na amostra. O produtor-exportador não apresentou quaisquer observações a este respeito nem solicitou qualquer forma de ajustamento relativo a este tipo de pneu. De qualquer modo, tendo em conta o volume limitado destes pneus, a Comissão considerou que o seu impacto não podia alterar o resultado global da comparação do produto.

(458) Na sequência da divulgação definitiva, a CRIA teceu observações sobre o considerando 457 e afirmou que «a necessidade de uma análise segmentada decorre da ausência de permutabilidade e não dos volumes das exportações». A CRIA alegou ainda que, uma vez que nenhum dos produtores-exportadores incluídos na amostra vendeu pneus para reboques, a Comissão, ao afirmar no considerando 77 que a indústria da União estava a perder terreno nestes tipos específicos do produto devido à forte pressão exercida pelas importações chinesas a preços excessivamente baixos, fez uma determinação prejudicial que não foi apoiada por elementos de prova factuais.

(459) As observações sobre a análise segmentada são objeto de um exame pormenorizado na secção 4.7. O objetivo da explicação apresentada no considerando 457 era sublinhar que a comparação de preços efetuada com base no NCP não foi substancialmente afetada pelo facto de o NCP não estabelecer uma distinção entre os pneus de reboque e os pneus temporários, que eram alegadamente mais baratos. Além disso, a determinação do *dumping* foi efetuada com base nos dados verificados do produtor-exportador incluído na amostra para toda a definição do produto e, como tal, foi apoiada por elementos de prova factuais. Além disso, o facto de os produtores-exportadores incluídos na amostra não terem exportado esse tipo de pneu não significa que outros produtores-exportadores não o tenham exportado para a União e não tenha provocado um impacto negativo nos resultados da indústria da União. Estas alegações foram, portanto, rejeitadas.

(460) A Comissão concluiu, assim, que os preços das importações chinesas estavam a subcotar a indústria da União por margens consideráveis em termos agregados (nível 2 e nível 3) e, separadamente, no nível 3.

(461) Além disso, a comparação dos preços das importações chinesas com os preços de venda e os custos de produção da indústria da União revelou uma contenção persistente dos preços causada pelas importações chinesas objeto de *dumping*. Ao longo do período considerado, os preços médios das importações chinesas na União mantiveram-se sistematicamente abaixo do preço de venda da indústria da União, tanto a nível médio agregado como para o nível 3 separadamente (ver quadros 10 e 11). Acima de tudo, os preços das importações chinesas foram também inferiores ao custo unitário médio de produção da indústria da União. Em 2023 e no período de inquérito, os preços das importações chinesas desceram mesmo abaixo do custo unitário de produção de nível 3 da indústria da União, o segmento de custo mais baixo e o principal nível das importações chinesas (quadro 11). Como explicado na secção 4.6.3.1, ao longo do período, os custos unitários da indústria da União em cada nível aumentaram a um ritmo mais acelerado do que os seus preços de venda, o que revela que a indústria da União não conseguiu repercutir integralmente o aumento dos custos, devido à pressão contínua sobre os preços exercida pelos volumes crescentes das importações chinesas a baixos preços.

(462) Após a divulgação definitiva, a CRIA alegou que os preços de venda da indústria da União se mantiveram acima dos seus custos de produção durante o período considerado, o que demonstrou a ausência de depreciação ou contenção dos preços suscetível de causar prejuízo. A Kumho acrescentou que o facto de a indústria da União ter conseguido aumentar os seus preços provou que não houve contenção dos preços.

(463) A este respeito, a Comissão observou que a contenção dos preços não exige que a indústria seja deficitária nem impede a existência de aumentos de preços. A norma jurídica nos termos do artigo 3.º, n.º 3, do regulamento de base consiste simplesmente em saber se as importações em causa impedem «aumentos (...) de preços que, de outro modo, teriam ocorrido», o que aconteceu exatamente no caso em apreço, como demonstrado no quadro 8, que mostra que a indústria da União não conseguiu ajustar o seu preço de venda ao custo de produção, tendo este último aumentado a um ritmo mais rápido. Por conseguinte, as alegações da CRIA e da Kumho foram rejeitadas.

4.6. **Situação económica da indústria da União**

4.6.1. *Observações de caráter geral*

(464) Em conformidade com o artigo 3.º, n.º 5, do regulamento de base, o exame do impacto das importações objeto de *dumping* na indústria da União incluiu uma avaliação de todos os indicadores económicos que influenciaram a situação da indústria da União durante o período considerado.

(465) Tal como referido no considerando 16, recorreu-se à amostragem para determinar o eventual prejuízo sofrido pela indústria da União.

(466) Para efeitos da determinação do prejuízo, a Comissão distinguiu entre indicadores de prejuízo macroeconómicos e microeconómicos. A Comissão analisou os indicadores macroeconómicos com base nos dados constantes da denúncia e da resposta da Tyres Europe ao questionário relativo aos indicadores macroeconómicos e nas estatísticas do Eurostat. Os dados da Tyres Europe diziam respeito a mais de 10 grupos de produtores da União, que representam mais de 90 % da produção total da União. A Comissão analisou os indicadores microeconómicos com base nos dados constantes das respostas ao questionário dos produtores da União incluídos na amostra. Os dois conjuntos de dados foram considerados representativos da situação económica da indústria da União.

(467) Os indicadores macroeconómicos incluem: produção, capacidade de produção, utilização da capacidade, volume de vendas, parte de mercado, crescimento, emprego, produtividade, amplitude da margem de *dumping* e recuperação de anteriores práticas de *dumping*.

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

(469) Tal como já referido nos considerandos 425 e 426, a Comissão considerou que, apesar da segmentação do mercado da União em níveis, os pneus, tal como definidos na secção 2.1, partilham as mesmas características físicas, químicas e técnicas de base e a mesma utilização de base. Consequente, procedeu-se à determinação do prejuízo ao nível do produto objeto de inquérito (todos os níveis conjuntamente). Em especial, o Órgão de Recurso acrescentou que «sempre que as autoridades responsáveis pelo inquérito procederem ao exame de uma parte de indústria interna devem, em princípio, examinar da mesma forma todas as restantes partes que constituem essa indústria, bem como examiná-la no seu conjunto» ([177]). No entanto, dada a natureza segmentada do mercado, a análise agregada foi complementada, sempre que possível, com uma análise tendo em conta os níveis.

4.6.2. *Indicadores macroeconómicos*

(470) Os indicadores macroeconómicos foram estabelecidos utilizando a resposta verificada ao questionário da Tyres Europe, combinando informações provenientes dos dados EUROPOOL com informações adicionais fornecidas por produtores da União que representam uma grande maioria da produção da União (mais de 80 %).

4.6.2.1. Produção, capacidade de produção e utilização da capacidade

(471) A produção da União foi estabelecida somando as vendas da União (tal como comunicadas pela Tyres Europe) e as vendas de exportação com base nos dados do Eurostat, ajustadas em função da variação das existências comunicada pelos produtores da União que representam a grande maioria da produção da União. O ajustamento das existências foi inferior a 1 % do nível de produção total durante o período considerado.

(472) A utilização da capacidade baseou-se nos dados comunicados pelos produtores da União que representam a grande maioria da produção da União e a capacidade de produção foi estimada com base na produção dividida pela taxa de utilização da capacidade.

(473) A produção total da União, a capacidade de produção e a utilização da capacidade estimadas evoluíram do seguinte modo durante o período considerado:

Quadro 5

Produção, capacidade de produção e utilização da capacidade

	2021	2022	2023	Período de inquérito (2024)
Volume de produção (unidades)	272 217 031	264 910 073	252 553 303	251 768 971
Índice	*100*	*97*	*93*	*92*

([177]) WT/DS184/AB/R, 22 de agosto de 2001, Estados Unidos — Medidas *anti-dumping* relativas a determinados produtos siderúrgicos laminados a quente provenientes do Japão, n.º 204.

	2021	2022	2023	Período de inquérito (2024)
Capacidade de produção (unidades)	315 079 224	308 084 155	305 842 283	302 027 262
Índice	*100*	*98*	*97*	*96*
Utilização da capacidade (%)	86	86	83	83
Índice	*100*	*100*	*97*	*97*

Fonte: Tyres Europe — resposta (verificada) ao questionário relativo aos indicadores macroeconómicos, base de dados Comext do Eurostat.

(474) A produção da União diminuiu gradualmente todos os anos durante o período considerado. Globalmente, num mercado em crescimento (quadro 2), a produção da União diminuiu 8 %, ou seja, cerca de 20 milhões de pneus.

(475) A capacidade de produção também diminuiu durante o período considerado, embora de forma ligeiramente mais gradual. Globalmente, durante o período considerado, a capacidade de produção diminuiu cerca de 13 milhões de pneus, o que corresponde a menos 4 %.

(476) Consequentemente, a utilização da capacidade diminuiu 3 pontos percentuais, passando de 86 % na primeira metade do período considerado para 83 % na segunda metade. Esta situação reflete os esforços da indústria da União para manter um nível globalmente aceitável de utilização da capacidade, ajustando a capacidade de produção e a produção em resposta à diminuição das vendas (quadro 6).

4.6.2.2. Volume de vendas e parte de mercado

(477) As vendas da União foram determinadas subtraindo as importações na União (quadro 3) do consumo da União (quadro 2). O volume de vendas e a parte de mercado da indústria da União evoluíram do seguinte modo no período considerado:

Quadro 6

Volume de vendas e parte de mercado

	2021	2022	2023	Período de inquérito (2024)
Volume de vendas total no mercado da União (unidades)	185 445 689	180 034 202	176 741 595	178 640 551
Índice	*100*	*97*	*95*	*96*
Parte de mercado (%)	60	57	57	53
Índice	*100*	*95*	*95*	*88*

Fonte: Tyres Europe — resposta (verificada) ao questionário relativo aos indicadores macroeconómicos, base de dados Comext do Eurostat.

(478) O volume de vendas da indústria da União continuou a diminuir ao longo do período considerado, com um pequeno aumento no período de inquérito, mantendo-se, no entanto, abaixo do nível de 2021. Globalmente, o volume de vendas diminuiu cerca de 7 milhões de pneus, o que corresponde a uma redução de 4 %, em contraste com a evolução do consumo da União, que aumentou 8 % durante o período considerado (quadro 2).

(479) Tendo em conta o crescimento do mercado da União, esta diminuição do volume de vendas resultou numa perda significativa da parte de mercado da indústria da União, que passou de 60 % em 2021 para 53 % em 2024, o que equivale a uma diminuição de 12 %.

4.6.2.3. Crescimento

(480) Embora o consumo da União tenha aumentado cerca de 25 milhões de pneus durante o período considerado, a indústria da União não conseguiu beneficiar desta tendência positiva. Em vez disso, o seu volume de vendas diminuiu cerca de 7 milhões de pneus e perdeu 7 pontos percentuais da parte de mercado. Ao mesmo tempo, o volume das importações chinesas na União aumentou de forma constante em cerca de 35 milhões de pneus e absorveu a parte de mercado perdida da indústria da União (quadros 2 e 3).

4.6.2.4. Emprego e produtividade

(481) O emprego e a produtividade evoluíram do seguinte modo no período considerado:

Quadro 7

Emprego e produtividade

	2021	2022	2023	Período de inquérito (2024)
Número de trabalhadores (ETC)	84 714	83 705	81 903	80 194
Índice	*100*	*99*	*97*	*95*
Produtividade (unidades/ETC)	3 213	3 165	3 084	3 139
Índice	*100*	*99*	*96*	*98*

Fonte: Tyres Europe — resposta verificada ao questionário relativo aos indicadores macroeconómicos.

(482) O emprego diminuiu 5 % durante o período considerado, acompanhando as tendências da produção. Esta diminuição corresponde a uma perda de cerca de 4 500 postos de trabalho equivalentes a tempo completo na União.

(483) A produtividade diminuiu gradualmente entre 2021 e 2023, com um ligeiro aumento no PI. Globalmente, no período considerado, diminuiu 2 %.

4.6.2.5. Amplitude da margem de *dumping* e recuperação de anteriores práticas de *dumping*

(484) Todas as margens de *dumping* foram significativamente superiores ao nível *de minimis*. O impacto da amplitude das margens de *dumping* efetivas na indústria da União foi substancial, dado o volume e os preços das importações provenientes do país em causa.

(485) Este é o primeiro inquérito *anti-dumping* relativo ao produto em causa. Por conseguinte, não havia dados disponíveis que permitissem avaliar os efeitos de eventuais práticas de *dumping* anteriores.

4.6.3. *Indicadores microeconómicos*

4.6.3.1. Preços e fatores que influenciam os preços

(486) No período considerado, o preço de venda unitário médio ponderado cobrado pelos produtores da União incluídos na amostra a clientes independentes na União evoluiu do seguinte modo:

Quadro 8

Preços de venda na União e custo de produção

	2021	2022	2023	Período de inquérito (2024)
Preço de venda unitário médio na União (EUR/pneu)	54,1	62,0	64,9	62,4

	2021	2022	2023	Período de inquérito (2024)
Índice	*100*	*115*	*120*	*115*
Custo unitário de produção (EUR/ /pneu)	46,1	54,1	57,8	57,5
Índice	*100*	*117*	*125*	*125*

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

(487) O preço de venda unitário médio dos produtores da União começou por aumentar 15 % em 2022 e 20 % em 2023, a partir do início do período considerado. O preço médio no período de inquérito diminuiu novamente para o nível de preços de 2022, mas manteve-se acima dos níveis de 2021, com um aumento global de 15 %, o que corresponde a um aumento de quase 8 EUR/pneu.

(488) Como indicado no quadro 4, os preços médios das importações chinesas na União, principalmente no que respeita aos pneus do nível 3, mantiveram-se sistematicamente abaixo dos preços da indústria da União ao longo do mesmo período.

(489) O custo de produção da União aumentou mais do que os preços de venda, 25 % (em média, 11 EUR/pneu) durante o período considerado. O aumento significativo dos custos deve-se principalmente ao aumento dos custos da energia e da mão de obra, bem como a alguns dos preços das matérias-primas. Tendo em conta a diminuição da quantidade de produção, os custos fixos, como a depreciação e os encargos gerais de produção por unidade, também aumentaram.

(490) Como se pode ver pelas tendências acima referidas, a taxa de crescimento do custo de produção ultrapassou a taxa de aumento dos preços de venda, o que significa que a indústria da União sofreu uma contenção dos preços e não conseguiu repercutir plenamente o aumento dos seus custos nos preços de venda.

(491) Foi efetuada uma análise separada por nível, tal como a seguir se resume.

Quadro 9

Preços de venda na União e custo de produção — Nível 1

	2021	2022	2023	Período de inquérito (2024)
Preço de venda unitário médio na União (EUR/pneu)	65,8	73,5	74,4	71,5
Índice	*100*	*112*	*113*	*109*
Custo unitário da produção (EUR/ /pneu)	55,8	63,8	65,5	65,9
Índice	*100*	*114*	*117*	*118*

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

Quadro 10

Preços de venda na União e custo de produção — Nível 2

	2021	2022	2023	Período de inquérito (2024)
Preço de venda unitário médio na União (EUR/pneu)	37,9	44,5	47,5	45,3

	2021	2022	2023	Período de inquérito (2024)
Índice	*100*	*117*	*125*	*120*
Custo unitário da produção (EUR/ /pneu)	31,3	36,8	41,2	39,4
Índice	*100*	*118*	*132*	*126*

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

Quadro 11

Preços de venda na União e custo de produção — Nível 3

	2021	2022	2023	Período de inquérito (2024)
Preço de venda unitário médio na União (EUR/pneu)	29,1	35,0	37,1	36,1
Índice	*100*	*120*	*127*	*124*
Custo unitário da produção (EUR/ /pneu)	26,4	33,1	37,8	35,4
Índice	*100*	*126*	*144*	*134*

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

(492) Como se pode observar nos quadros acima, verificam-se tendências semelhantes em cada nível individualmente, assim como em termos agregados.

(493) Os preços de venda unitários aumentaram em cada nível entre 2021 e 2023, tendo em seguida diminuído ligeiramente no período de inquérito. Globalmente, os preços aumentaram 9 %, 20 % e 24 % nos níveis 1, 2 e 3, respetivamente. Em comparação, os preços das importações chinesas na União mantiveram-se constantemente abaixo dos preços da indústria da União de todos os níveis, tal como já explicado no considerando 461.

(494) O custo unitário de produção da indústria da União seguiu tendências semelhantes às dos preços de venda dos níveis 2 e 3, ou seja, aumentou entre 2021 e 2023 e, em seguida, diminuiu ligeiramente no período de inquérito. Em todos os anos do período considerado e para todos os níveis, o ritmo do aumento do custo unitário excedeu o do preço de venda unitário, confirmando a tendência observada em termos agregados.

4.6.3.2. Custo da mão de obra

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

Quadro 12

Custos médios da mão de obra por trabalhador

	2021	2022	2023	Período de inquérito (2024)
Custos médios da mão de obra por trabalhador (EUR)	53 697	54 345	56 634	60 521
Índice	*100*	*101*	*105*	*113*

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

(496) Os custos médios da mão de obra aumentaram gradualmente de ano para ano durante o período considerado. O aumento global ascendeu a 13 %, o que se deve principalmente às tendências inflacionistas na União. Além disso, o aumento em 2024 reflete igualmente o custo suplementar da mão de obra associado aos despedimentos ocorridos neste período.

4.6.3.3. Existências

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

Quadro 13

Existências

	2021	2022	2023	Período de inquérito (2024)
Existências finais (unidades)	5 881 772	6 385 905	5 698 728	6 096 676
Índice	*100*	*109*	*97*	*104*
Existências finais em percentagem da produção (%)	14,7	16,1	15,7	16,7

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

(498) Os níveis das existências revelaram algumas pequenas flutuações durante o período considerado, mas mantiveram-se relativamente estáveis em termos da sua percentagem de produção, oscilando entre 14 % e 17 %. O nível e a variação de existências observados podem ser considerados normais para a indústria de pneus. Globalmente, o nível das existências finais aumentou 4 % durante o período considerado.

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

(499) A rendibilidade, o cash flow, os investimentos e o retorno dos investimentos dos produtores da União incluídos na amostra evoluíram do seguinte modo no período considerado:

Quadro 14

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

	2021	2022	2023	Período de inquérito (2024)
Rendibilidade das vendas na União a clientes independentes (% do volume de negócios das vendas)	14,8	12,8	11,0	8,0
Índice	*100*	*86*	*74*	*54*
Cash flow (EUR)	455 834 373	382 313 353	580 698 485	715 878 931
Índice	*100*	*84*	*127*	*157*
Investimentos (EUR)	86 997 702	135 635 952	146 344 830	225 146 035
Índice	*100*	*156*	*168*	*259*

	2021	2022	2023	Período de inquérito (2024)
Retorno dos investimentos (%)	64,6	67,4	83,7	82,2
Índice	*100*	*104*	*130*	*127*

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

(500) A Comissão determinou a rendibilidade dos produtores da União incluídos na amostra através do lucro líquido, antes de impostos, das vendas do produto similar a clientes independentes na União, em percentagem do volume de negócios dessas vendas.

(501) A rendibilidade (todos os níveis combinados) revelou uma clara tendência decrescente durante o período considerado. Globalmente, a rendibilidade diminuiu de 14,8 % em 2021 para 8 % no período de inquérito, o que significa uma diminuição de 6,8 pontos percentuais ou de 46 %, o que é significativo.

(502) O *cash flow* líquido é a capacidade de os produtores da União autofinanciarem as suas atividades. A tendência do *cash flow* líquido evoluiu positivamente, com uma diminuição em 2022 e, em seguida, um aumento até ao final do período considerado. Globalmente, a situação do *cash flow* melhorou 57 %.

(503) Os investimentos aumentaram significativamente durante o período considerado, em geral 159 %, tendo o maior aumento anual de 54 % ocorrido entre 2023 e 2024, no final do período considerado. Em termos absolutos, os investimentos atingiram 225 milhões de EUR em 2024, o que pode ser considerado um montante importante que representa um quarto dos ativos fixos utilizados na produção de pneus. Embora a indústria da União tenha reduzido a sua capacidade, também investiu na modernização do seu equipamento de produção, a fim de assegurar a sua sustentabilidade.

(504) A CRIA alegou que os elevados investimentos são prova da ausência de prejuízo, tal como a Comissão concluiu noutros inquéritos ([178]) no passado.

(505) Em primeiro lugar, importa salientar que os casos evocados pela CRIA concluíram pela ausência de prejuízo com base numa combinação de vários indicadores de prejuízo e não apenas em investimentos. Além disso, o elevado nível de investimentos da indústria da União durante o período considerado e, em especial, em 2024, deve ser visto no contexto da concorrência crescente das importações chinesas objeto de *dumping*, que conduziu a encerramentos recentes e iminentes de fábricas e à necessária readaptação e modernização das restantes instalações de produção no sentido de produtos de jante de elevada qualidade, a fim de assegurar a liderança e a viabilidade da indústria da União, pelo menos nos segmentos mais elevados (nível 1, em especial). Num contexto de diminuição da capacidade e a fim de assegurar a sua sustentabilidade, a indústria da União não teve outra opção senão continuar a investir em novas tecnologias e substituir o equipamento para passar a centrar-se em produtos em que enfrentava menos concorrência desleal.

(506) A modernização das instalações de produção foi evocada em numerosas observações das partes interessadas, em especial da Deldo e da Interpneu. De forma algo inversa, a Deldo e a Interpneu alegaram nas suas observações que o prejuízo se deve, de facto, aos elevados custos de investimento que foram suportados pela indústria da União na prossecução de uma maior eficiência e competitividade, por oposição às importações chinesas. No entanto, estas partes não fundamentaram a sua alegação sobre a forma como os custos de investimento reais afetam o prejuízo sofrido pela indústria da União. A alegação de que o prejuízo se deveu aos elevados custos de investimento é, por conseguinte, rejeitada.

([178]) Regulamento de Execução (UE) 2023/1159 da Comissão, de 13 de junho de 2023, que institui um direito *anti-dumping* definitivo sobre as importações de madeira contraplacada de ocumé originária da República Popular da China na sequência de um reexame da caducidade nos termos do artigo 11.º, n.º 2, do Regulamento (UE) 2016/1036 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 153 de 14.6.2023, p. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1159/oj), considerandos 173 e 178, e Regulamento de Execução (UE) 2018/931 da Comissão, de 28 de junho de 2018, que institui um direito *anti-dumping* definitivo sobre as importações de ácido oxálico originário da Índia e da República Popular da China na sequência de um reexame da caducidade nos termos do artigo 11.º, n.º 2, do Regulamento (UE) 2016/1036 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 165, 2.7.2018, p. 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2018/931/oj), considerandos 121 e 129.

(507) O retorno dos investimentos corresponde ao lucro expresso em percentagem do valor contabilístico líquido dos investimentos (ou seja, o total dos ativos fixos utilizados na produção). Este indicador financeiro também evoluiu positivamente, com um aumento gradual em termos homólogos durante o período considerado e um crescimento global de 27 %.

(508) Foi igualmente realizada uma análise individual da rendibilidade por nível. Dado que todos os níveis podem ser produzidos nas mesmas linhas de produção e que as máquinas não estão reservadas a níveis específicos, a indústria da União não conseguiu fornecer uma repartição por níveis significativa para os outros indicadores financeiros analisados na presente secção.

Quadro 15

Rendibilidade — nível 1, nível 2 e nível 3

	2021	2022	2023	Período de inquérito (2024)
Rendibilidade das vendas na União a clientes independentes (% do volume de negócios — nível 1)	15,1	13,2	12,0	7,9
Índice	*100*	*87*	*79*	*52*
Rendibilidade das vendas na União a clientes independentes (% do volume de negócios — nível 2)	17,6	17,3	13,4	13,0
Índice	*100*	*98*	*76*	*74*
Rendibilidade das vendas na União a clientes independentes (% do volume de negócios — nível 3)	9,4	5,7	– 2,0	2,1
Índice	*100*	*60*	*– 21*	*22*

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

(509) Como se pode ver no quadro 15, a rendibilidade diminuiu em todos os níveis durante o período considerado, confirmando a tendência observada em termos agregados do produto (quadro 14).

(510) No segmento do nível 1 de gama alta, a rendibilidade diminuiu continuamente ao longo do período considerado, tendo caído de 15,1 % em 2021 para 7,9 % no período de inquérito. Por outras palavras, a rendibilidade diminuiu quase para metade (diminuição de 48 %).

(511) O segmento do nível 2 registou uma diminuição mais moderada, com uma redução global de 26 %, passando de um bom nível de 17,6 % em 2021 para 13 % no período de inquérito.

(512) Não surpreende que a rendibilidade se tenha deteriorado de forma mais visível no segmento económico do nível 3, para o qual é direcionada a maior parte do volume das importações chinesas objeto de *dumping*. Com efeito, neste segmento, a indústria da União não conseguiu obter níveis de lucro viáveis, com exceção de 2021. Em termos concretos, a rendibilidade diminuiu de 9,4 % para 5,7 % em 2022, tendo mesmo passado a ser negativa em 2023 (–2 %). Durante o período de inquérito, a rendibilidade recuperou ligeiramente para 2,1 %, mas manteve-se ainda significativamente abaixo do seu nível de 2021.

4.7. **Conclusão sobre o prejuízo**

(513) Como indicado no quadro 3, durante o período considerado, o volume das importações chinesas na União aumentou 62 %, ou seja, cerca de 35 milhões de pneus. No mesmo período, o preço das importações chinesas na União aumentou 12 % (quadro 4), o que representa um aumento modesto em comparação com a evolução dos preços no mercado da União, nomeadamente os preços das importações provenientes de outros países terceiros (+26 %, como indicado no quadro 17), bem como em comparação com os preços já muito mais elevados da indústria da União (+15 %, como indicado no quadro 8).

(514) A indústria da União não conseguiu beneficiar do aumento do consumo da União e perdeu volumes de produção e de vendas de 20 milhões e 7 milhões de pneus, respetivamente. Perdeu 7 pontos percentuais da parte de mercado, que diminuiu de 60 % para 53 %. A capacidade da indústria da União diminuiu 4 % e a utilização da capacidade diminuiu de 86 % para 83 %. O emprego diminuiu gradualmente durante o período considerado e 5 % em termos globais, o que corresponde a uma perda de cerca de 4 500 postos de trabalho equivalentes a tempo inteiro. A produtividade também diminuiu 2 %.

(515) Durante o período considerado, o custo unitário médio de produção (todos os níveis combinados) da indústria da União aumentou 25 %, o que corresponde a cerca de 11 EUR/pneu, enquanto os seus preços de venda médios na União aumentaram apenas 15 %, menos de 8 EUR/pneu. Por outras palavras, a indústria da União não conseguiu repercutir os aumentos de custos nos seus clientes. As mesmas tendências foram observadas também a um nível mais pormenorizado. Consequentemente, a rendibilidade da indústria da União diminuiu tanto a nível agregado (–46 %) como em cada nível individualmente (–48 %, –26 % e –78 % nos níveis 1, 2 e 3, respetivamente).

(516) Embora alguns indicadores de prejuízo tenham revelado uma tendência estável ou crescente, ou seja, *cash flow*, investimentos e retorno dos investimentos (ver quadro 14), estes indicadores não são determinantes para a situação global da indústria. Nomeadamente, o aumento dos investimentos no caso em apreço constitui uma resposta estratégica a condições adversas sob a forma de uma rápida reorganização e readaptação, e não provas de uma indústria saudável em expansão, tal como explicado no considerando 503. Do mesmo modo, a melhoria do retorno dos investimentos não reflete a solidez operacional. Reflete um recuo estrutural em relação aos segmentos de nível inferior, em que a indústria já não pode competir em matéria de preços, em relação aos produtos de nível 1, em que a concorrência em matéria de preços é menos grave. O retorno melhora simplesmente porque os produtos do nível 1 têm preços mais elevados e, por conseguinte, margens mais elevadas, e não porque o desempenho subjacente da indústria tenha melhorado. Além disso, os fluxos de caixa podem ser o resultado de práticas contabilísticas (por exemplo, diferimento da manutenção, depreciação não monetária) e não um reflexo do desempenho concorrencial imediato do mercado. Como tal, estes indicadores podem permanecer temporariamente estáveis, mesmo em circunstâncias em que os principais indicadores operacionais, como os volumes de vendas, os preços e a rendibilidade, já estejam a deteriorar-se em resultado do *dumping* prejudicial.

(517) Em conclusão, na sua maioria, os indicadores de prejuízo, como a produção, a capacidade, a utilização da capacidade, o volume de vendas, a parte de mercado, o emprego, a rendibilidade e a produtividade, revelaram uma clara tendência negativa durante o período considerado. As tendências negativas foram confirmadas pela análise dos níveis, nomeadamente em termos de custo, preço e rendibilidade por nível, que revelou um aumento dos custos superior ao do preço de venda, o que significa uma diminuição da rendibilidade em cada nível, tornando-se o nível 3 economicamente inviável para a indústria da União quando confrontada com o aumento dos volumes de importação provenientes da RPC. No panorama global do prejuízo, quando avaliada de forma holística, esta evolução negativa supera os sinais positivos limitados (em termos de *cash flow* e retorno dos investimentos) e corrobora a conclusão de que existe um prejuízo importante.

(518) Várias partes, a Deldo e a Interpneu, o Grupo GITI e a CRIA, alegaram que a indústria da União não sofreu prejuízo, em especial nos segmentos dos níveis 1 e 2. Nomeadamente, a Deldo e a Interpneu alegaram que a indústria da União não sofreu um prejuízo importante e citaram os bons resultados financeiros nas demonstrações financeiras de 2024 de acesso público de alguns dos maiores grupos de produtores da União. Estas partes afirmaram igualmente que não era possível efetuar uma análise adequada do prejuízo sem conhecer a distribuição do volume de vendas por nível.

(519) A Comissão observou que as demonstrações financeiras de acesso público de determinados grupos de produtores da União não diziam respeito exclusivamente ao produto objeto de inquérito nem às vendas no mercado da União e, por conseguinte, não invalidavam as conclusões relativas ao prejuízo.

(520) No que respeita ao pedido de análise do prejuízo com informações sobre o volume de vendas por nível, a Comissão acrescentou essas informações no quadro 16, fornecendo um resumo com base nos dados verificados dos produtores da União incluídos na amostra. A análise das tendências de diminuição das vendas da indústria da União nos níveis 2 e 3 é um indicador claro da pressão concorrencial das importações objeto de *dumping* provenientes da China.

Quadro 16

Distribuição por nível do volume de vendas da indústria da União (%)

	2021	2022	2023	Período de inquérito (2024)
Nível 1	64	66	71	70
nível 2	18	16	15	16
nível 3	18	18	14	14
Total	100	100	100	100

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

(521) Além disso, tal como explicado no considerando 469, o inquérito concluiu que é adequado realizar o inquérito e a avaliação do prejuízo sobre toda a definição do produto (todos os níveis combinados) e complementá-los, sempre que possível, com uma análise mais pormenorizada do nível. Tal como demonstrado nos quadros 9, 10, 11 e 15, os dados em termos do nível, com a distribuição do volume de vendas como demonstrado no quadro 16, confirmaram o prejuízo apurado em termos agregados. Tal como referido nos considerandos 425 e 426, a Comissão concluiu que existia concorrência entre níveis. Consequentemente, as importações chinesas a baixos preços, predominantemente do nível 3, estão a empurrar a indústria da União para os segmentos superiores, mas, dada a pressão sobre os preços, esses segmentos também registaram uma diminuição dos volumes e da rendibilidade. A lógica subjacente a esta pressão sobre os preços é que, mesmo que a diferença de preços entre os vários níveis se justificasse, em certa medida, por padrões de qualidade e desempenho mais elevados nos níveis superiores, quanto maior fosse a diferença de preços entre o nível 3 e os segmentos superiores, maior seria o número de compradores que passariam para os segmentos inferiores. Por conseguinte, as importações chinesas objeto de *dumping* não só prejudicam o segmento em que concorrem diretamente, como distorcem o comportamento de compra em todo o mercado, suprimindo a procura e os preços dos pneus produzidos na União em todos os níveis. Esta constatação é especialmente válida tendo em conta o facto de os produtos dos níveis 2 ou 3 terem, para determinados parâmetros técnicos, desempenhos semelhantes aos dos produtos dos níveis mais elevados. As alegações de que a indústria da União não sofreu qualquer prejuízo foram, assim, rejeitadas.

(522) Na sequência da divulgação definitiva, o Grupo GITI concordou que a indústria da União sofreu um prejuízo importante causado principalmente pelas importações chinesas do nível 3, mas alegou que este prejuízo se limitava ao nível 3 (ou seja, 14 % das vendas da indústria da União) e não podia ser extrapolado para o resto das vendas da União, ou seja, para os níveis 1 e 2, sem uma análise do prejuízo totalmente segmentada. O Grupo GITI remeteu para as conclusões do Órgão de Recurso no processo China — tubos sem costura de aço inoxidável de alto desempenho (Japão) ([179]), sem fornecer mais pormenores nas suas observações em aberto. Segundo o Grupo GITI, ao analisar separadamente os níveis 1 e 2, não foi possível determinar a existência de prejuízo. A este respeito, o Grupo GITI alegou que a diminuição da rendibilidade no nível 1 foi contrariada pelas tendências do investimento e do retorno dos investimentos durante o mesmo período e, em todo o caso, não podia dever-se principalmente às importações chinesas do nível 3, dada a concorrência direta limitada entre o nível 3 e o nível 1. Em vez disso, o Grupo GITI alegou que a rendibilidade no nível 1 diminuiu devido às perdas registadas no volume de exportações e ao consequente aumento do custo unitário. No que se refere ao nível 2, o Grupo GITI considerou que a Comissão não analisou em que medida a diminuição dos lucros poderia ter sido causada por uma mudança para as vendas de equipamento de origem. Além disso, o Grupo GITI alegou que, uma vez que não foi detetada qualquer subcotação no nível 2, a Comissão, ao extrapolar as suas conclusões sobre a subcotação de 14 % das suas vendas para as restantes, violou as obrigações que lhe incumbem por força do artigo 3.º, n.os 2 e 3, do regulamento de base, ou seja, determinar os efeitos sobre os preços com base num inquérito objetivo e em elementos de prova positivos. Consequentemente, o Grupo GITI alegou que as medidas (se as houver) só poderiam ser instituídas sobre as importações chinesas do nível 3.

([179]) Relatórios do Órgão de Recurso, China — Medidas que instituem direitos *anti-dumping* sobre os tubos sem costura de aço inoxidável de alto desempenho provenientes do Japão/China — Medidas que instituem direitos *anti-dumping* sobre os tubos sem costura de aço inoxidável de alto desempenho provenientes da União Europeia, WT/DS454/AB/R e TW/DS460/AG/R, e adenda 1, n.º 5 204, que, por sua vez, cita o relatório do Órgão de Recurso, Estados Unidos — Medidas *anti-dumping* relativas a determinados produtos siderúrgicos laminados a quente provenientes do Japão, WT/DS184/AB/R, n.º 195.

(523) Na mesma ordem de ideias, a Kumho alegou que um mercado segmentado exigia uma avaliação do prejuízo segmentada e que o prejuízo se limitava ao nível 3 e não podia ser extrapolado para toda a indústria da União, que tinha 86 % das suas vendas nos níveis 1 e 2. A Kumho considerou que os níveis 1 e 2 não mostravam sinais de prejuízo, uma vez que nesses dois níveis não foi detetada qualquer subcotação e a indústria da União continuou a ser rentável. A Kumho acrescentou ainda que a margem média de subcotação que agregava os níveis 2 e 3 era metodologicamente incorreta, uma vez que não comparava produtos idênticos. Por último, a Kumho acrescentou ainda que a parte de mercado da indústria da União se manteve acima de 50 % durante o período considerado e diminuiu apenas de forma limitada. A Kumho evocou um processo judicial ([180]) em que, em circunstâncias semelhantes, o Tribunal anulou um regulamento que institui direitos *anti-dumping* definitivos devido a um erro manifesto da Comissão ao concluir que a indústria da União tinha sofrido um prejuízo importante.

(524) A CRIA acrescentou ainda que a Comissão deve realizar uma análise totalmente segmentada do prejuízo e do nexo de causalidade, examinando simultaneamente a indústria da União no seu conjunto. Afirmou que a diminuição da parte de mercado tinha de ser vista no contexto da expansão do consumo da União, que se concentrou em grande medida no nível 3, enquanto as vendas nos níveis 1 e 2 se mantiveram estáveis. A CRIA alegou que, apesar de ter diminuído, a rendibilidade se manteve positiva e, tendo em conta o aumento dos investimentos, não constituiu um prejuízo importante. Por último, insistiu igualmente na necessidade de uma análise segmentada adicional para os pneumáticos de nicho, devido à sua falta de permutabilidade, e remeteu para os dados fornecidos pela Shandong Linglong, um produtor-exportador incluído na amostra do inquérito paralelo em curso sobre subvenções ([181]), com base nos quais esta análise poderia ser realizada.

(525) A Comissão considerou que, tendo em conta a substituibilidade do produto e a relação de concorrência entre níveis e vários tipos do produto (incluindo pneumáticos de nicho), tal como referido na secção 4.3, não estavam reunidas as condições para uma análise totalmente segmentada do prejuízo e do nexo de causalidade. No que se refere à alegada ausência de prejuízo importante nos níveis 1 e 2, a Comissão recordou que a análise da subcotação dos preços e de outros indicadores de prejuízo não deve ser considerada isoladamente e que elementos como a contenção dos preços e a evolução da rendibilidade nos níveis 1 e 2 apontam claramente para um prejuízo importante num contexto de aumento das importações chinesas com impacto direto ou indireto em todos os níveis (concorrência entre níveis). Além disso, o argumento do Grupo GITI que compara a evolução dos investimentos e do retorno dos investimentos com o desempenho da indústria da União no nível 1 não pôde ser aceite, uma vez que se baseou em informações relativas a diferentes conjuntos de dados (todos os níveis *vs*. apenas o nível 1). Do mesmo modo, a alegação de que a deterioração dos resultados do nível 1 estava associada a uma diminuição dos resultados das exportações teve de ser rejeitada. Embora o volume das exportações tenha efetivamente diminuído, a Comissão observou que os preços de exportação aumentaram significativamente durante o período considerado (+39 %, como indicado no quadro 18). Esse aumento foi muito mais significativo do que o observado no mercado da União durante o mesmo período (+15 %, como indicado no quadro 8). Por conseguinte, a Comissão concluiu que a diminuição do volume das exportações foi amplamente compensada por um aumento dos preços e dissociada da evolução dos resultados no nível 1. Em todo o caso, os resultados das exportações dizem respeito a todos os níveis, ao passo que o Grupo GITI se refere apenas aos resultados do nível 1. A alegação especulativa relativa a uma mudança para as vendas de equipamento de origem foi rejeitada na ausência de elementos de prova.

(526) Do mesmo modo, estas partes, argumentando que o prejuízo sofrido pela indústria da União no nível 3 não podia ser extrapolado para o resto das suas vendas devido à falta de subcotação nos níveis 2 e 1, não tiveram em conta a determinação da contenção dos preços em todos os níveis. O artigo 3.º, n.º 3, do regulamento de base reconhece igualmente a contenção dos preços como uma indicação válida do impacto das exportações objeto de *dumping* nos preços, o que foi observado em todos os níveis, tal como demonstrado nas secções 4.6.3.1 e no considerando 521. Em resposta à alegação sobre a validade da margem de subcotação agregada, a Comissão observou que esta continuava a assegurar a correspondência do produto e foi apresentada como uma indicação adicional e não como uma substituição da comparação de preços em termos dos níveis. No que respeita ao grau de rendibilidade e à parte de mercado, a Comissão observou que, para dar uma indicação do desempenho económico, estes indicadores têm de ser considerados em termos das suas tendências, por oposição ao seu nível absoluto. As suas tendências

([180]) Acórdão do Tribunal de Justiça de 4 de fevereiro de 2021, Eurocylinder systems, C-324/19, ECLI:EU:C:2021:94, n.os 49 e 50.

([181]) Aviso de início de um processo antissubvenções relativo às importações de pneumáticos novos, de borracha, dos tipos utilizados em automóveis de passageiros e em autocarros (ónibus) ou camiões, com índice de carga inferior ou igual a 121, originários da República Popular da China (JO C, C/2025/5924, 6.11.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2025/5924/oj).

revelaram uma clara deterioração (no caso da rendibilidade, em todos os níveis) e, por conseguinte, foram consideradas como demonstrando prejuízo. Em todo o caso, a Comissão considerou que a rendibilidade média de 8 % obtida no período de inquérito não era suficiente para uma indústria com utilização intensiva de capital, como os pneus, e era inferior ao lucro-alvo estabelecido. No que se refere à parte de mercado, tal como indicado no quadro 6, uma perda de 10 pontos percentuais é outro sinal de prejuízo importante. Além disso, a alegação da CRIA de que o aumento do consumo da União se limitava ao nível 3 não foi fundamentada e, de qualquer modo, não foi confirmada pelo inquérito, que mostrou que a indústria da União poderia (embora de forma limitada) aumentar os seus volumes de vendas em níveis mais elevados (como indicado no quadro 16). As alegações do Grupo GITI, da Kumho e da CRIA foram, por conseguinte, rejeitadas.

(527) Tendo em conta o que precede, a Comissão concluiu que a indústria da União sofreu um prejuízo importante na aceção do artigo 3.º, n.º 5, do regulamento de base.

5. NEXO DE CAUSALIDADE

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

5.1. Efeitos das importações objeto de *dumping*

(529) Tal como explicado na secção 4.6.2, a análise dos indicadores de prejuízo mostrou que, num mercado da União em crescimento, a indústria da União perdeu vendas, partes de mercado e volumes de produção, ao passo que, durante o mesmo período, as importações chinesas na União aumentaram mais de 35 milhões de unidades. Consequentemente, os produtores-exportadores chineses conseguiram aumentar a sua parte de mercado de 18 % para 28 %, principalmente em detrimento da indústria da União, que registou uma diminuição da parte de mercado de 60 % para 53 %.

(530) Os preços das importações objeto de *dumping* provenientes da China subcotaram consideravelmente os preços da indústria da União no período de inquérito. Tal como indicado no considerando 445, a margem média de subcotação (com uma comparação que assegura a correspondência entre níveis relativamente à qual foram solicitadas informações ao nível das transações de venda) atingiu 19 %. No nível 3, a subcotação média foi ainda mais elevada, situando-se em 34,7 %. Além disso, tal como já explicado no considerando 461, a indústria da União foi sujeita a uma contenção contínua e crescente dos preços. Ao longo do período considerado, os preços médios das importações chinesas na União foram constantemente inferiores aos preços da indústria da União e não só em termos de todo o produto, mas também quando se analisam individualmente os níveis 3 e 2. Ao serem sistematicamente mais baratas do que os preços de venda da indústria da União, as importações chinesas exerceram uma contenção contínua dos preços, impedindo assim a indústria da União de aumentar os seus preços em consonância com o aumento do custo de produção. Consequentemente, a rendibilidade global da indústria da União em toda a definição do produto revelou uma clara tendência descendente, confirmada por uma análise dos vários níveis (quadros 14 e 15).

(531) Em suma, a análise dos indicadores de prejuízo mostrou claramente que a situação económica da indústria da União se tinha deteriorado, o que coincidiu com o aumento significativo do volume das importações chinesas a preços muito baixos. Os preços dos produtores-exportadores chineses subcotaram os da indústria da União e exerceram uma contenção dos preços desta, ganhando assim partes de mercado.

(532) A CRIA, a Deldo, o Grupo GITI e a Interpneu alegaram que, mesmo que a indústria da União tenha sofrido qualquer prejuízo, tal não pode ser atribuído às importações provenientes da China, uma vez que estas se concentraram quase exclusivamente no nível 3, que assume um papel marginal no desempenho da indústria da União, que transferiu a sua atenção para níveis mais elevados e mais rentáveis. Por conseguinte, a CRIA e o Grupo GITI instaram a Comissão a realizar uma análise do nexo de causalidade por nível.

(533) Em resposta a estas alegações, tal como já explicado nos considerandos 425 e 426, a Comissão concluiu que os pneus objeto de *dumping* dos níveis inferiores exercem efetivamente uma pressão no sentido da baixa sobre os pneus dos níveis superiores, minando assim a sua rendibilidade. Além disso, a afirmação de que o nível 3 desempenha apenas um papel marginal ignora a natureza integrada da produção de pneus. Os pneus destinados a diferentes níveis são geralmente fabricados no mesmo equipamento, pelo que uma diminuição do volume de produção num nível afeta simultaneamente outros níveis, uma vez que afeta inevitavelmente a utilização da capacidade, a absorção de custos e a eficiência global em todos os níveis. Esta interdependência significa que a pressão num segmento não pode ser isolada sem consequências para a indústria no seu conjunto. Por conseguinte, a avaliação do prejuízo foi realizada em relação a toda a definição do produto, com uma análise adicional de determinados indicadores de prejuízo específicos dos níveis. Esta análise confirmou igualmente o prejuízo sofrido nos níveis mais elevados (níveis 2 e 1).

(534) Além disso, tal como explicado nos considerandos 425 e 426, a Comissão considerou que existia concorrência entre níveis, o que significa que os pneus de diferentes níveis concorriam entre si e, consequentemente, as importações chinesas do nível 3 objeto de *dumping* exerceram uma pressão descendente sobre os preços não só no nível 3, mas também nos níveis mais elevados. Por conseguinte, não se justificava uma análise separada do nexo de causalidade específica dos níveis. Por conseguinte, estas alegações foram rejeitadas.

(535) Na sequência da divulgação definitiva, a CRIA, o Grupo GITI, a Kumho e a Shandong Yongsheng alegaram que, devido à substituibilidade e sobreposição concorrencial limitadas entre o nível 1 e o nível 3, não existia um nexo de causalidade entre as importações chinesas predominantemente do nível 3 e o prejuízo sofrido pela indústria da União, que concentrou a sua atividade económica nos níveis 1 e 2. A este respeito, a CRIA salientou que a sobreposição marginal com o nível 3 era totalmente insuficiente para exercer pressão concorrencial sobre o nível 2 e muito menos sobre o nível 1. O Grupo GITI acrescentou ainda que, uma vez que a análise dos preços não estava em conformidade com o artigo 3.º, n.os 2 e 3, do regulamento de base, ou seja, ser estabelecida com base num inquérito objetivo e em elementos de prova positivos, tal como explicado no considerando 522, toda a análise do nexo de causalidade foi igualmente posta em causa. A Shandong Yongsheng alegou igualmente que o facto de a indústria da União ainda poder aumentar os seus preços e continuar a ser rentável também demonstrava a sua boa situação, pelo que o efeito das importações chinesas sobre os preços foi manifestamente sobrestimado.

(536) As alegações relativas aos aspetos da permutabilidade, da concorrência entre níveis e da análise dos preços já foram refutadas em pormenor pela Comissão nas secções 4.3 e 4.7, pelo que os argumentos que contestam a falta de nexo de causalidade entre as importações chinesas objeto de *dumping* e o prejuízo sofrido pela indústria da União com base nessas alegações foram rejeitados. Por conseguinte, a Comissão manteve a conclusão relativa ao nexo de causalidade entre as importações chinesas objeto de *dumping* e o prejuízo que a indústria da União sofreu.

5.2. **Impacto de outros fatores**

5.2.1. *Importações provenientes de países terceiros*

(537) O volume das importações provenientes de outros países terceiros evoluiu do seguinte modo ao longo do período considerado:

Quadro 17

Importações provenientes de outros países terceiros (pneus, unidades)

País		2021	2022	2023	Período de inquérito (2024)
Coreia do Sul	Quantidade (unidades)	13 763 494	16 571 153	14 635 104	19 365 770
	Índice	*100*	*120*	*106*	*141*
	Parte de mercado (%)	4	5	5	6
	Preço médio	45,9	53,5	55,7	57,0
	Índice	*100*	*117*	*121*	*124*

País		2021	2022	2023	Período de inquérito (2024)
Turquia	Quantidade (unidades)	11 677 022	12 866 097	11 644 406	11 475 348
	Índice	*100*	*110*	*100*	*98*
	Parte de mercado (%)	4	4	4	3
	Preço médio	40,74	47,05	53,84	52,13
	Índice	*100*	*116*	*132*	*128*
Sérvia	Quantidade (unidades)	8 129 672	8 656 664	8 295 019	9 956 224
	Índice	*100*	*106*	*102*	*122*
	Parte de mercado (%)	3	3	3	3
	Preço médio	32,10	40,06	43,31	42,66
	Índice	*100*	*125*	*135*	*133*
Resto do mundo, exceto a RPC	Quantidade (unidades)	34 865 261	31 413 055	21 839 531	23 506 414
	Índice	*100*	*90*	*63*	*67*
	Parte de mercado (%)	11	10	7	7
	Preço médio	47,62	54,52	62,12	61,46
	Índice	*100*	*115*	*130*	*129*
Total de todos os países terceiros, exceto a RPC	Quantidade (unidades)	68 435 449	69 506 969	56 414 060	64 303 756
	Índice	*100*	*102*	*82*	*94*
	Parte de mercado (%)	22	22	18	19
	Preço médio	44,25	51,09	55,98	55,54
	Índice	*100*	*115*	*127*	*126*

Fonte: Eurostat.

(538) Ao longo do período considerado, os volumes das importações chinesas ultrapassaram largamente os volumes provenientes de qualquer outro país de exportação. Com efeito, a partir de 2023, as importações provenientes da China foram, por si só, mais elevadas do que as importações provenientes de todos os outros países em conjunto.

(539) O volume total das importações provenientes de todos os outros países, com exceção da China, diminuiu cerca de 4 milhões de unidades durante o período considerado e a sua parte de mercado diminuiu de 22 % para 19 % durante o mesmo período. A Comissão não dispõe de informações sobre a distribuição por níveis das importações de outros países terceiros na União, mas, em qualquer caso, o nível médio dos preços das importações de países terceiros foi muito superior aos preços médios da indústria da União dos níveis 3 e 2 ao longo do período considerado. Além disso, contrariamente à evolução dos preços chineses, a taxa de aumento dos preços das exportações de países terceiros estava aproximadamente em consonância com a taxa de aumento dos custos da indústria da União, pelo que era pouco provável que reduzisse os preços da indústria da União.

(540) Com base nos dados acima referidos, a Comissão concluiu que as importações provenientes de países terceiros que não a China não causaram prejuízo à indústria da União, nem em termos de volume nem em termos de preços.

5.3. **Resultados das exportações da indústria da União**

(541) Durante o período considerado, o volume e os preços médios das exportações dos produtores da União evoluíram do seguinte modo:

Quadro 18

Resultados das exportações dos produtores da União (pneus, unidades)

	2021	2022	2023	Período de inquérito (2024)
Volume das exportações (unidades)	84 931 094	83 323 695	77 955 961	74 399 154
Índice	*100*	*98*	*92*	*88*
Preço médio (EUR/ /unidade)	56,9	69,2	75,4	78,8
Índice	*100*	*122*	*133*	*139*

Fonte: Eurostat e respostas (verificadas) ao questionário dadas pelos produtores da União incluídos na amostra.

(542) Com base no Eurostat, os volumes das exportações diminuíram 12 % durante o período considerado, ou seja, cerca de 10 milhões de unidades. Esta diminuição deve ser vista no contexto da redução global da produção da indústria da União, que foi o dobro, ou seja, 20 milhões de pneus. No entanto, o nível médio dos preços das exportações aumentou de forma constante, em consonância com a evolução do custo de produção, e proporcionalmente mais do que o preço de venda da indústria da União na União. Atendendo a esta tendência de preços, a Comissão concluiu que a atividade de exportação não era suscetível de atenuar o nexo de causalidade entre as importações objeto de *dumping* e o prejuízo apurado.

5.4. **Aumento dos custos de produção**

(543) A CRIA, a Deldo, o Grupo GITI, a Guangzhou Jiachi Tire Co Ltd («Jiachi») e a Interpneu alegaram que a deterioração da situação económica da indústria da União, a existir, se deveu ao aumento geral do custo de produção na União, em especial dos custos da energia e da mão de obra, bem como a alguns preços das matérias-primas, como a borracha sintética e o negro de fumo, para os quais os produtores da União tiveram de encontrar fornecedores alternativos em substituição da Rússia.

(544) Com efeito, tal como já referido na secção 4.6.3.1 e no quadro 11, o custo unitário de produção aumentou durante o período considerado. Importa salientar que o inquérito apurou igualmente que, devido à contenção agressiva dos preços pelas importações chinesas a baixos preços objeto de *dumping*, a indústria da União não conseguiu aumentar os seus preços de venda em consonância com esta evolução dos custos. A este respeito, é também muito revelador que, como se pode ver no quadro 4 e explicado no considerando 443, a taxa de aumento dos preços das importações chinesas tenha permanecido abaixo da de todos os outros países terceiros individualmente e em conjunto (quadro 17). Este comportamento agressivo em matéria de preços foi a principal razão para a

incapacidade da indústria da União de ajustar os seus preços aos aumentos de custos que, por sua vez, conduziram à diminuição da rendibilidade. O aumento dos custos, tal como mencionado no considerando 489, deveu-se, em parte, aos custos fixos mais elevados, como a depreciação e as despesas gerais por unidade, resultantes da diminuição da produção. Esta diminuição dos volumes de produção foi, por sua vez, em larga medida, uma consequência da presença de importações objeto de *dumping*. Em condições normais de mercado, os operadores económicos podem geralmente repercutir os seus aumentos de custos, sem serem obrigados a suportar o impacto dos custos fixos mais elevados, especialmente os relacionados com elementos de custo que não são específicos da indústria (energia e mão de obra) e que afetam igualmente outras indústrias/setores.

(545) Por conseguinte, com base no que precede, a Comissão concluiu que, embora o aumento dos custos de produção possa ter contribuído para as dificuldades económicas da indústria da União, não atenuou o nexo de causalidade entre as importações chinesas objeto de *dumping* e o prejuízo sofrido.

(546) Após a divulgação definitiva, a CRIA, a Kumho e a Shandong Yongsheng reiteraram a sua alegação de que o aumento dos custos da energia e a inflação eram as principais causas do prejuízo. A este respeito, a Kumho alegou que, na sua análise dos custos, a Comissão não teve em conta o impacto da crise energética e das políticas europeias em matéria de energia e sustentabilidade. Segundo a Kumho, a Comissão também não fundamentou a sua conclusão de que a indústria da União não conseguiu repercutir os aumentos dos custos nos seus clientes devido ao comportamento em matéria de preços das importações chinesas. Em vez disso, dado que a diminuição da rendibilidade estava em consonância com o aumento dos custos, a Kumho concluiu que o prejuízo refletido na diminuição da rendibilidade se devia aos aumentos dos custos. A Shandong Yongsheng alegou igualmente que o aumento dos custos de produção prejudicou, reconhecidamente, a indústria da União.

(547) A Comissão considerou que estes argumentos não tinham fundamento ou não contestavam factualmente a análise e as conclusões apresentadas nos considerandos 544 e 545. Em especial, a Comissão já confirmou que analisou o impacto dos aumentos dos custos de produção, que também incluíram o impacto dos custos da energia. O facto de a diminuição da rendibilidade ter coincidido com um aumento dos custos não significa, por si só, que se tenha devido a ele ou que o(s) aumento(s) dos custos seja(m) a única causa do prejuízo. Esta análise só é significativa em conjunto com as tendências dos preços, que mostram claramente que, no mesmo período e em todos os níveis, a taxa de aumento dos preços de venda foi consistentemente inferior à taxa de aumento dos custos, o que, de facto, constitui a definição de contenção dos preços. A este respeito, a Comissão observou que o aumento dos preços de venda alcançado pela indústria da União foi ainda mais modesto à luz da pressão inflacionista evocada pela CRIA, reforçando ainda mais o argumento de que a indústria da União não estava a funcionar em condições normais de mercado, mas sim em condições de contenção dos preços. A evolução dos preços nos mercados de exportação, tal como apresentada no quadro 18, também corrobora este raciocínio. Por conseguinte, as suas alegações foram rejeitadas.

5.5. Prejuízo autoinfligido: investimentos e importações realizadas pela própria indústria provenientes da RPC

(548) Várias partes alegaram que o eventual prejuízo da indústria da União se deve às suas próprias decisões comerciais, em especial aos elevados custos de investimento, bem como ao elevado volume de importações realizadas pela própria indústria da União provenientes da RPC.

(549) A CRIA, a Deldo, o Grupo GITI e a Interpneu alegaram que a eventual diminuição dos lucros da indústria da União se deveu aos elevados custos de investimento destinados a melhorar a produção e a automatização em várias fábricas centradas em produtos do nível 1. As partes interessadas citaram vários artigos noticiosos e anúncios dos principais produtores da União sobre as suas atividades de investimento realizadas ou previstas.

(550) A Deldo e a Interpneu alegaram igualmente que a indústria da União contribuiu para o seu próprio prejuízo ao aumentar as importações do produto em causa provenientes da China durante o período considerado, remetendo para o anexo 10 da denúncia, que indica um aumento de 237 % durante o período considerado.

(551) Conforme já explicado na secção 4.6.3.4, o elevado nível de investimentos, na opinião da Comissão, é mais uma consequência do que a causa do prejuízo. Tal como corretamente salientado pelas próprias partes interessadas, estes investimentos foram necessários para se adaptarem a uma alteração da situação do mercado, nomeadamente as importações chinesas objeto de *dumping* que entraram em volume crescente. A indústria da União não teve outra opção senão aumentar os investimentos destinados a melhorar a eficiência da produção e a adaptar a gama de produtos e as instalações fabris a um segmento mais elevado, que, no entanto, já foi negativamente afetado pelas importações chinesas desleais. Além do mais, considerou-se que estas alegações eram especulativas e infundadas. As partes interessadas não demonstraram a existência de qualquer investimento economicamente injustificado. A alegação foi, por conseguinte, rejeitada.

(552) No que respeita à alegação sobre o aumento das importações do produto em causa provenientes da China pela indústria da União, a Comissão considerou que, tendo em conta o baixo volume global (inferior a 1 % do volume total das importações chinesas na União no período de inquérito), a taxa de aumento não poderia ter tido um impacto importante. Por conseguinte, a Comissão concluiu que nada no dossiê indicava que o volume e/ou a tendência das importações provenientes da China realizadas pela indústria da União causaria qualquer prejuízo a esta, e muito menos quebraria o nexo de causalidade estabelecido entre as importações chinesas objeto de *dumping* e o prejuízo sofrido pela indústria da União.

(553) Após a divulgação final, a CRIA reiterou a alegação de que os investimentos elevados foram a principal causa da diminuição da rendibilidade. Segundo a CRIA, tendo em conta o calendário destes investimentos (o aumento mais significativo dos investimentos ocorreu já em 2022, quando a rendibilidade ainda se situava em 12,8 %), estes não podiam ser interpretados como uma medida reativa às importações chinesas. A CRIA acrescentou que, em vez disso, os investimentos se deviam a requisitos ambientais rigorosos vigentes na União. A Shandong Yongsheng concordou que os investimentos excessivos devem explicar a diminuição da rendibilidade no nível 1 através do aumento do custo de depreciação, em oposição às importações chinesas do nível 3. Tanto a Kumho como a CRIA alegaram que o prejuízo foi causado por investimentos elevados, que resultaram de uma decisão empresarial estratégica da indústria da União de dar prioridade a segmentos com lucros mais elevados (como os níveis 1 e 2), pelo que ambas contestaram a avaliação da Comissão de que a ênfase nos níveis mais elevados era uma consequência das importações chinesas e alegaram que, em vez disso, se tratava de uma decisão comercial deliberada e economicamente bem justificada. Esta opinião foi igualmente partilhada pela Coalition of PC-LL Importers.

(554) A CRIA alegou também que a Comissão não avaliou as suas observações anteriores, nomeadamente que o prejuízo se devia, de facto, à má qualidade dos pneus de nível 3 da União. Em apoio a esta alegação, a CRIA apresentou uma lista de resultados de ensaios que indicam várias marcas da União que não foram aprovadas em vários ensaios de segurança.

(555) No que respeita às alegações sobre os investimentos, a Comissão já explicou nos considerandos 505 e 516 que ocorreram no contexto do encerramento de fábricas e da necessária reorganização, readaptação da produção e nada no seu calendário ou taxa de aumento, que contrariamente à afirmação da CRIA, foi de qualquer modo a mais elevada no período de inquérito, contradiz esta determinação. Além disso, o inquérito revelou que, contrariamente à alegação da CRIA, os investimentos no domínio do ambiente foram inferiores a 6 % nos produtores da União incluídos na amostra ao longo do período considerado, nos casos em que essas informações estavam disponíveis. No que se refere às declarações relativas ao abandono voluntário do nível 3 pela indústria da União, a Comissão observou que, além de estarem desprovidas de fundamento, estas alegações parecem negar a principal razão subjacente a esta mudança, nomeadamente as condições de mercado insustentáveis criadas pelas importações chinesas objeto de *dumping*. Isto apesar de, nas mesmas observações, estas mesmas partes terem reconhecido que as importações chinesas do nível 3 causaram prejuízo à indústria da União.

(556) Relativamente à alegação sobre a má qualidade dos pneus de nível 3 da indústria da União, os ensaios de reprovação apresentados pela CRIA incluem de forma equitativa marcas dos níveis 3 e 2, confirmando duas determinações muito importantes. Em primeiro lugar, que os aspetos de qualidade (refletidos nos resultados dos ensaios) se sobrepõem para os pneus dos níveis 3 e 2 e, em segundo lugar, que tanto os pneus do nível 3 como os pneus do nível 2 são, por conseguinte, postos em causa por alternativas chinesas de elevado desempenho. As alegações da CRIA, da Kumho e da Shandong Yongsheng foram, por conseguinte, rejeitadas.

5.6. **Conclusão sobre o nexo de causalidade**

(557) Foi estabelecido um nexo de causalidade genuíno e substancial entre o prejuízo sofrido pela indústria da União e o aumento súbito do volume de importações objeto de *dumping* provenientes da China.

(558) A pressão combinada do volume e dos preços exercida sobre a indústria da União pelo volume crescente das importações a baixos preços provenientes da China durante o período considerado não permitiu que a indústria da União beneficiasse do crescimento do consumo da União. Assim, os produtores-exportadores chineses ganharam parte de mercado em detrimento da indústria da União. Por outro lado, devido à contenção dos preços, a indústria da União não conseguiu aumentar os seus preços em consonância com o aumento do custo de produção.

(559) A avaliação da subcotação dos preços nos vários níveis confirmou igualmente a análise *supra*. O preço médio das importações chinesas manteve-se abaixo do preço de venda médio da indústria da União em todos os níveis, mesmo no nível 3, confirmando assim a pressão descendente sobre a indústria da União.

(560) A Comissão distinguiu e separou devidamente os efeitos de todos os fatores conhecidos sobre a situação da indústria da União dos efeitos prejudiciais das importações objeto de *dumping*. O impacto de outros fatores identificados, nomeadamente: as importações provenientes de outros países terceiros, os resultados das exportações da indústria da União; a evolução do custo de produção e dos investimentos, bem como as importações realizadas pela própria indústria, foi considerado negligenciável ou inexistente na evolução negativa da indústria da União, como a perda de produção, de volume de vendas e de parte de mercado e a diminuição da rendibilidade.

(561) Tendo em conta o que precede, a Comissão concluiu que o prejuízo importante para a indústria da União foi causado pelas importações objeto de *dumping* provenientes da RPC e que os outros fatores, considerados isoladamente ou em conjunto, não atenuam o nexo de causalidade entre as importações objeto de *dumping* e o prejuízo importante.

6. **NÍVEL DAS MEDIDAS**

(562) Para determinar o nível das medidas, a Comissão examinou se um direito inferior à margem de *dumping* seria suficiente para eliminar o prejuízo que as importações objeto de *dumping* causaram à indústria da União.

6.1. **Margem de prejuízo**

(563) O prejuízo seria eliminado se a indústria da União pudesse obter um lucro-alvo vendendo a um preço indicativo na aceção do artigo 7.º, n.os 2-C e 2-D, do regulamento de base.

(564) Em conformidade com o artigo 7.º, n.º 2-C, do regulamento de base, a Comissão teve em conta os seguintes fatores ao estabelecer o lucro-alvo: o nível de rendibilidade antes do aumento das importações provenientes do país objeto de inquérito, o nível de rendibilidade necessário para cobrir todos os custos e investimentos, I&D e inovação, bem como o nível de rendibilidade provável em condições normais de concorrência. Essa margem de lucro não pode ser inferior a 6 %.

(565) Numa primeira fase, a Comissão determinou um lucro de base capaz de cobrir todos os custos em condições normais de concorrência. Na ausência de outros dados disponíveis, a Comissão fixou o lucro-alvo na margem de lucro da indústria da União para as vendas do produto similar no mercado da União em 2021, o primeiro ano do período de inquérito. Embora, neste ano, as importações chinesas já estivessem presentes no mercado da União, a sua parte de mercado (18 %) foi a mais baixa durante o período considerado e o seu preço médio de venda (27 EUR/pneu) situou-se num intervalo semelhante ao da indústria da União (no segmento do nível 3, 29 EUR/pneu). Nesse ano, a margem de lucro foi estabelecida em 14,8 %, em média, e em 15,1 %, 17,6 % e 9,4 % para os níveis 1, 2 e 3, respetivamente.

(566) O Grupo GITI alegou que 2021 não era um ano adequado para o lucro-alvo, tendo em conta as taxas de lucro artificialmente elevadas alcançadas devido ao confinamento na China e às perturbações no comércio marítimo. Em apoio da sua alegação, o Grupo GITI evocou vários inquéritos *anti-dumping* em que a Comissão rejeitou a utilização dos níveis de lucro de 2021 com base nestas considerações, como a madeira contraplacada de resinosas e as velas ([182]).

([182]) Regulamento de Execução (UE) 2025/2219 da Comissão, de 3 de novembro de 2025, que institui direitos *anti-dumping* provisórios sobre as importações de madeira contraplacada de resinosas originária da República Federativa do Brasil (JO L, 2025/2219, 4.11.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/2219/oj), considerando 194, e Regulamento de Execução (UE) 2025/1732 da Comissão, de 13 de agosto de 2025, que institui um direito *anti-dumping* provisório sobre as importações de velas, pavios, círios e artigos semelhantes originários da República Popular da China (JO L, 2025/1732, 14.8.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/1732/oj), considerando 321.

(567) A Comissão recordou que a escolha de um lucro-alvo adequado resultou de uma análise caso a caso e dependeu de parâmetros específicos do setor. Por outras palavras, as conclusões alcançadas relativamente aos anos adequados para o lucro-alvo num inquérito não influenciam a escolha mais adequada noutro inquérito. Mais importante ainda, para além de uma declaração genérica e de uma referência a outros processos, a parte não apresentou quaisquer elementos de prova ou estatísticas concretas sobre a situação do mercado na União relativamente ao produto objeto de inquérito para fundamentar a sua alegação de que 2021 não era adequado para a determinação do lucro-alvo. No que respeita às importações do produto em causa provenientes da China, nem o seu volume nem o seu nível de preços registaram uma queda ou um aumento específicos em 2021 em comparação com os anos anteriores ao período considerado, ou seja, 2019 ou 2020, que indicasse uma circunstância excecional do mercado a favor da indústria da União em 2021. Os volumes das importações chinesas ascenderam a cerca de 57 milhões de pneus em 2019 (tal como em 2021) e a 55 milhões em 2020. Os preços elevaram-se ao nível de 24,9 EUR/pneu, em 2019, e 23,8 EUR/pneu, em 2020. Assim, esta alegação foi rejeitada.

(568) Após a divulgação definitiva, a Hankook e a Kumho alegaram que o ano de 2021 não refletia as condições normais de concorrência no mercado e que o lucro-alvo utilizado para o nível 2 era excessivamente elevado. No que se refere ao ano de 2021, estas partes alegaram que foi um ano de retoma com uma recuperação acentuada após os confinamentos e as restrições à mobilidade induzidos pela COVID-19. Estas partes acrescentaram ainda que, no reexame da caducidade das medidas *anti-dumping* sobre as importações de determinados pneumáticos utilizados em autocarros e camiões ([183]) («processo relativo aos pneus TBR»), a própria Comissão concluiu que a rendibilidade da indústria da União melhorou a título excecional em 2021. Alegaram também que o lucro em 2021 pode ter sido inflacionado, uma vez que esse ano foi afetado pela escassez de semicondutores, o que influenciou negativamente as vendas de equipamento de origem, o que, por sua vez, pode ter aumentado a percentagem de vendas de substituição que, em média, são mais rentáveis. Para demonstrar o caráter excecional de 2021, estas partes remeteram para a classificação NACE correspondente do Eurostat ([184]), que comunicou margens de lucro muito mais modestas entre 8 % e 10 %. Quanto ao nível do lucro-alvo utilizado pela Comissão, estas partes alegaram que a Comissão não tinha explicado por que razão o nível de lucro no nível 2 era superior ao do nível 1 e que, em qualquer caso, a margem de lucro do nível 2 era excessivamente elevada à luz das margens EBIT comunicadas nas demonstrações financeiras publicamente disponíveis pela Michelin e pela Pirelli, dois dos principais fabricantes de pneus da União. Por último, estas partes propuseram que, na ausência de subcotação no nível 2 no período de inquérito, a Comissão deveria utilizar o lucro obtido pela indústria da União nesse período, ou seja, 13 %, como lucro-alvo para o nível 2.

(569) Relativamente a 2021, a Comissão considerou que a alegação de que tinha gerado uma rendibilidade excecional ou extraordinária para a indústria da União não estava fundamentada. Com efeito, em 2021 assistiu-se a uma recuperação face às quedas recorde registadas durante os confinamentos e restrições relacionados com a COVID-19. No entanto, estas partes não apresentaram quaisquer elementos de prova que demonstrassem que, além da normalização registada neste ano, se tinha efetivamente verificado uma superação excecional. Do mesmo modo, contrariamente às declarações destas partes, o processo relativo aos pneus TBR não estabeleceu que 2021 foi marcado por lucros excecionais ou excessivamente elevados, mas sim que os lucros recuperaram de 2019 e foram os mais elevados no período considerado (2019-2023). As estatísticas fornecidas com base no setor NACE não foram consideradas uma melhor aproximação de um lucro-alvo para esta indústria específica, uma vez que se referiam a um setor muito mais vasto, envolvendo também empresas de recauchutagem, que, reconhecidamente, operam com margens de lucro consideravelmente mais baixas. Além disso, estas mesmas estatísticas ao nível NACE não revelaram uma quebra da rendibilidade em 2020, contrariando assim o argumento destas partes. Ademais, a Comissão considerou que a alegação relativa à situação no mercado dos semicondutores e ao seu potencial impacto nos pneus era especulativa e não era apoiada por elementos de prova no que respeita às consequências inferidas. Em todo o caso, uma escassez no aprovisionamento de semicondutores não significa automaticamente que os lucros obtidos pela indústria da União tenham aumentado. Reconhece-se que esta mesma escassez poderá ter causado perdas/atrasos importantes nos contratos de equipamento de origem e, por conseguinte, afetado negativamente o desempenho global da indústria da União. Por outras palavras, nada no dossiê sugere que este acontecimento tenha tido um impulso positivo na rendibilidade média da indústria da União. Relativamente às alegações sobre o nível do lucro-alvo e, em especial, do nível 2, a Comissão observou que este se baseava em dados verificados dos produtores da União incluídos na amostra e, como tal, não foi contestado pelos resultados agregados dos lucros publicados nas demonstrações financeiras por determinados produtores da União que, presumivelmente, abrangiam uma definição do produto e uma distribuição regional consideravelmente mais amplas. Além disso, por uma questão de exaustividade, a Comissão observou que, nos resultados financeiros citados por estas partes, os lucros de 2021 foram apresentados nos seguintes termos: «regresso à normalidade» no caso da Pirelli e «regresso aos níveis de 2019» pela Michelin, contradizendo ainda mais a alegação de que 2021 foi um ano extraordinário para esta indústria. Quanto ao facto de o lucro do nível 2 ser superior ao do nível 1, a

([183]) Regulamento de Execução (UE) 2025/58, considerandos 357 e 358.
([184]) Fabricação de pneus e câmaras-de-ar; reconstrução de pneus.

Comissão observou que, em primeiro lugar, conforme reconhecido pelas próprias partes, tal poderia ter múltiplas razões económicas válidas (incluindo a gama de produtos e as vendas de equipamento de origem *versus* vendas de substituição) e, em segundo lugar, tal não teve qualquer influência no inquérito, uma vez que o nível de lucro do nível 1 nem sequer foi utilizado nos cálculos do prejuízo devido à ausência de importações neste nível provenientes dos produtores-exportadores incluídos na amostra. A alegação de que a margem de lucro do nível 2 era demasiado elevada não estava fundamentada. Com base no que precede, estas alegações sobre o lucro-alvo foram rejeitadas.

(570) Um dos produtores da União incluídos na amostra apresentou elementos de prova de que o seu nível de investimento, de I&D e de inovação durante o período considerado teria sido mais elevado em condições normais de concorrência. A Comissão verificou estas informações e considerou que a alegação se justificava. A fim de o refletir no lucro-alvo, a Comissão calculou a diferença entre as despesas de IIDI em condições normais de concorrência, tal como declaradas pela indústria da União e verificadas pela Comissão, com as despesas efetivas de IIDI no período considerado. À luz do que precede, aumentou-se em [1 % a 2 %] a margem de lucro-alvo desse produtor.

(571) Por conseguinte, o lucro-alvo estabelecido no presente inquérito e em conformidade com o artigo 7.º, n.º 2-C, do regulamento de base variou entre 9,4 % e [18,6 % - 19,6 %].

(572) A Comissão calculou, então, um preço não prejudicial do produto similar para a indústria da União, aplicando as margens de lucro-alvo específicas do nível acima mencionada ao custo de produção ([185]) dos produtores da União incluídos na amostra durante o período de inquérito.

(573) Em conformidade com o artigo 7.º, n.º 2-D, do regulamento de base, numa fase final, a Comissão avaliou os custos futuros decorrentes de acordos multilaterais no domínio do ambiente e dos respetivos protocolos, dos quais a União é parte, ou das convenções da OIT enumeradas no anexo I-A, em que a indústria da União venha a incorrer durante o período de aplicação da medida nos termos do artigo 11.º, n.º 2. Um dos produtores da União incluídos na amostra facultou informações verificáveis com base nos registos e previsões das empresas, com base nas quais foi adicionado ao preço indicativo um custo de conformidade adicional associado à aquisição de licenças de emissão de CO_2 [inferior a 0,5 EUR/pneu], tal como estabelecido no considerando 572, em conformidade com o artigo 7.º, n.º 2-D, do regulamento de base.

(574) Em seguida, a Comissão determinou o nível da margem de prejuízo com base numa comparação entre o preço de importação médio ponderado dos produtores-exportadores colaborantes do país em causa incluídos na amostra, estabelecido para calcular a subcotação dos preços, e a média ponderada do preço não prejudicial do produto similar vendido pelos produtores da União incluídos na amostra no mercado da União durante o período de inquérito. As eventuais diferenças resultantes desta comparação foram expressas em percentagem do valor CIF médio de importação ponderado.

(575) Na sequência da divulgação definitiva, o autor da denúncia solicitou que o custo total de produção fosse utilizado para o cálculo do preço indicativo, incluindo também a totalidade dos VAG (excluindo o transporte) incorridos ao nível das entidades de venda coligadas nas vendas no mercado da União. Segundo o autor da denúncia, tal justificava-se porque o preço indicativo pretende estabelecer o preço em que o prejuízo deixa de ocorrer e, como tal, deve ter em conta todos os custos associados à produção e às vendas do produto similar. Não o fazer subestimaria o preço indicativo e, por conseguinte, a margem de prejuízo ao nível da qual os direitos foram fixados para a Hankook. O autor da denúncia acrescentou que, em alternativa, a Comissão deveria ajustar o nível do lucro-alvo a partir de 2021 em função dos custos reduzidos incluídos no preço indicativo, ou seja, o mesmo montante de lucro corresponderia a uma margem mais elevada. Por último, alegou também que o cálculo do prejuízo tinha de ser alterado na medida em que, para algumas transações, o preço de venda real era superior ao preço indicativo.

([185]) Incluindo o montante dos VAG na unidade de produção e/ou na respetiva sede, consoante o local onde foram incorridos.

(576) A Shandong Yongsheng solicitou à Comissão que reverificasse o seu cálculo do prejuízo, uma vez que a inversão do custo de produção com base nos cálculos divulgados e nos preços médios de venda e no lucro-alvo para o nível 3 revelou um resultado incoerente com a determinação da Comissão. Além disso, a Shandong Yongsheng e a CRIA solicitaram à Comissão que eliminasse do cálculo do prejuízo os NCP com quantidades não representativas ou negativas. A Shandong Yongsheng chamou igualmente a atenção para a correspondência muito baixa entre as suas vendas e as da indústria da União (apenas 157 dos 500 NCP vendidos pela Shandong Yongsheng) e instou a Comissão a alargar a correspondência utilizando os NCP comparáveis mais próximos, a fim de obter um resultado mais justo. Estas alegações foram reiteradas pela Shandong Yongsheng após a divulgação final adicional.

(577) Relativamente à inclusão da totalidade dos VAG (excluindo o transporte) incorridos ao nível das entidades de venda coligadas nas vendas no mercado da União, a Comissão observou que, nos casos em que o artigo 2.º, n.º 9, do regulamento de base é aplicado por analogia para efeitos da determinação do preço de exportação, esse preço é calculado na fronteira da União tomando o preço de importação CIF, adicionando os direitos aduaneiros e os custos pós-importação e deduzindo os VAG do importador coligado e um lucro teórico. O preço de exportação calculado daí resultante é, por conseguinte, colocado na fronteira da União, um nível funcionalmente equivalente ao preço à saída da fábrica de um produtor da União que vende diretamente ao seu primeiro cliente independente. Uma vez que ambos os elementos da comparação devem ser colocados num estádio de comercialização equivalente, o preço indicativo da indústria da União deve igualmente ser estabelecido no estádio à saída da fábrica e, tal como explicado no considerando 572, já inclui o montante dos VAG na unidade de produção e/ou na respetiva sede. Por conseguinte, não havia qualquer base para adicionar os VAG dos comerciantes coligados do lado da indústria da União ao estabelecer esse preço indicativo, uma vez que tal teria levado o preço de referência da indústria da União a um estádio de comercialização a jusante da fronteira da União e, por conseguinte, teria criado uma assimetria com o preço de exportação calculado. Por conseguinte, este argumento foi rejeitado.

(578) No que se refere à proposta de ajustamento do lucro-alvo, a Comissão observou que o lucro-alvo é uma margem nocional representativa da indústria no seu conjunto e é apoiado por elementos de prova apurados no inquérito, sendo considerado indicativo para toda a indústria da União. Na mesma ordem de ideias, o preço indicativo é um cálculo efetuado ao nível da indústria, com o objetivo de proteger a indústria da União no seu conjunto. Por conseguinte, a Comissão considerou que não se justificava ajustar este preço hipotético em alta para corresponder aos preços reais dos produtores individuais incluídos na amostra que podem, num determinado ano, em transações específicas, ter alcançado preços acima dessa média do setor (por razões como uma gama de produtos única, condições contratuais excecionais ou condições de mercado específicas).

(579) No que respeita à alegação da Shandong Yongsheng sobre os cálculos, a Comissão confirmou que estes foram reverificados e validados. Relativamente aos NCP com quantidades não representativas, a Comissão observou que refletiam transações de venda genuínas da indústria da União durante o período de inquérito e estavam dentro do intervalo de preços de NCP semelhantes. Do mesmo modo, as quantidades negativas (eventuais notas de crédito ou retornos) foram igualmente consideradas transações válidas e compensadas a nível do NCP, da empresa ou da indústria da União. Por último, a Comissão observou também que a percentagem de NCP correspondentes atingiu cerca de 70 % do volume e do valor das vendas da Shandong Yongsheng, pelo que foi considerada suficientemente elevada. Com base no que precede, as alegações da Shandong Yongsheng e da CRIA foram rejeitadas.

(580) O nível de eliminação do prejuízo para as «outras empresas que colaboraram no inquérito» e para «todas as outras importações originárias do país em causa» é definido da mesma forma que a margem de *dumping* para estas empresas e importações (ver considerandos 400 e 401).

(581) Tal como descrito nos considerandos 391, 392 e 453 a 455, o preço CIF dos produtores-exportadores chineses e os dados da empresa T e da empresa G foram corrigidos, tendo as margens de prejuízo sido alteradas para o Grupo Hankook, a Shandong Yongsheng, as «outras empresas colaborantes» e «todas as outras importações originárias do país em causa», como indicado no quadro que se segue:

Empresa	Margem de *dumping* definitiva (%)	Margem de subcotação dos custos definitiva (%)
Grupo Hankook: — Chongqing Hankook Tire Co., Ltd — Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd — Hankook Tire China Co., Ltd	7,4	4,3
Shandong Yongsheng Rubber Group Co., Ltd	45,3	92,5
Outras empresas colaborantes	24,4	40,0
Todas as outras importações originárias do país em causa	45,3	92,5

(582) No caso em apreço, os autores da denúncia alegaram a existência de distorções ao nível das matérias-primas, na aceção do artigo 7.º, n.º 2-A, do regulamento de base. Assim, a fim de avaliar o nível adequado das medidas, a Comissão começou por determinar o montante do direito necessário para eliminar o prejuízo sofrido pela indústria da União na ausência de distorções, na aceção do artigo 7.º, n.º 2-A, do regulamento de base. Em seguida, analisou se a margem de *dumping* dos produtores-exportadores incluídos na amostra seria superior à sua margem de prejuízo.

6.2. **Análise da margem adequada para eliminar o prejuízo causado à indústria da União**

(583) Tendo constatado que, no caso da Shandong Yongsheng, a subcotação dos custos era superior ao *dumping*, a análise das distorções ao nível das matérias-primas tornou-se irrelevante, uma vez que o direito *anti-dumping* a instituir não pode ser superior à margem de *dumping* estabelecida para este produtor-exportador.

(584) Todavia, no caso do grupo Hankook, sendo a margem de *dumping* superior à margem de subcotação dos custos, a Comissão avaliou se existem distorções ao nível das matérias-primas aferentes ao produto em causa, nos termos do artigo 7.º, n.º 2-A, do regulamento de base.

Distorções ao nível das matérias-primas

(585) O autor da denúncia apresentou elementos de prova suficientes na denúncia de que existem distorções ao nível das matérias-primas, na aceção do artigo 7.º, n.º 2-A, do regulamento de base, no que respeita ao produto em causa na China. De acordo com os elementos de prova constantes da denúncia, a borracha sintética, o negro de fumo e as cordas de aço, que representam cada um mais de 17 % do custo de produção do produto objeto de inquérito, estão sujeitos a IVA não reembolsável sobre as exportações na RPC.

(586) Por conseguinte, tal como indicado no aviso de início, em conformidade com o artigo 7.º, n.º 2-A, do regulamento de base, a Comissão examinou as alegadas distorções e quaisquer outras distorções na aceção do artigo 7.º, n.º 2-A, do regulamento de base, na China.

(587) Em primeiro lugar, a Comissão identificou as principais matérias-primas utilizadas na produção do produto em causa por cada um dos produtores-exportadores incluídos na amostra. As matérias-primas suscetíveis de representar, pelo menos, 17 % do custo de produção do produto em causa foram consideradas matérias-primas principais.

(588) No entanto, o inquérito estabeleceu que nenhum destes materiais representava 17 % ou mais dos custos de produção do Grupo Hankook. Tal foi feito em conformidade com o regulamento de base e assente em preços sem distorções da matéria-prima, conforme estabelecido na secção 3.2.5.1. Tendo-se concluído, por conseguinte, que não estavam reunidos os critérios enunciados no artigo 7.º, n.º 2-A, do regulamento de base, as medidas *anti-dumping* definitivas foram instituídas em conformidade com a regra do direito inferior prevista no artigo 7.º, n.º 2, do regulamento de base.

7. INTERESSE DA UNIÃO

(589) Tendo decidido aplicar o artigo 7.º, n.º 2, do regulamento de base, a Comissão examinou, em conformidade com o artigo 21.º do regulamento de base, se podia concluir claramente que, no caso em apreço, não era do interesse da União adotar medidas, não obstante a determinação da existência de *dumping* prejudicial. A análise do interesse da União baseou-se na apreciação dos vários interesses envolvidos, inclusive os da indústria da União, dos importadores, dos grossistas, dos retalhistas, dos utilizadores e dos consumidores.

7.1. Interesse da indústria da União

(590) Colaboraram no inquérito produtores da União que representam a grande maioria do volume de produção da União.

(591) O inquérito revelou que a indústria da União estava a sofrer um prejuízo importante e que não conseguia beneficiar do mercado interno em crescimento nem repercutir plenamente os aumentos de custos nos seus clientes e que as suas margens de lucro tinham diminuído.

(592) Se forem instituídas, as medidas permitirão provavelmente à indústria da União recuperar alguns dos volumes de vendas e da parte de mercado perdidos. Além disso, ao eliminar a pressão desleal sobre os preços exercida pelas importações chinesas objeto de *dumping*, os direitos permitirão à indústria da União aumentar os seus preços de venda em consonância com a evolução dos custos, melhorando assim a sua situação financeira.

(593) Na ausência de medidas, tendo em conta o comportamento agressivo em matéria de preços dos produtores-exportadores chineses, existe uma forte probabilidade de as importações objeto de *dumping* aumentarem em volume e exercerem uma nova pressão descendente sobre os preços da indústria da União. Esta situação conduziria a uma nova diminuição dos volumes de vendas e da rendibilidade.

(594) Atendendo ao que precede, a Comissão concluiu que a instituição de medidas era claramente do interesse da indústria da União.

7.2. Interesse dos utilizadores e importadores independentes

(595) Quatro importadores independentes responderam ao questionário de amostragem. Estes importadores representaram [10 % - 15 %] do total das importações provenientes da RPC no período de inquérito. Como já mencionado na secção 1.6, nenhum dos importadores incluídos na amostra respondeu ao questionário.

(596) Nenhum dos utilizadores ou associações de utilizadores respondeu ao questionário ou apresentou observações escritas sobre questões relacionadas com o interesse da União.

(597) Nas suas observações, a Deldo e a Interpneu, dois grandes importadores, argumentaram contra a instituição de medidas, alegando que os direitos conduziriam a uma escassez da oferta, especialmente no nível 3. De acordo com a sua alegação, essa lacuna na oferta prejudicaria as empresas (nomeadamente os fabricantes de automóveis, uma vez que aumentaria ainda mais os preços dos automóveis), bem como os consumidores, que, consequentemente, atrasariam as suas substituições de pneus, conduzindo a questões de segurança rodoviária e ambientais. Alegaram igualmente que os direitos conduziriam a uma nova concentração num mercado que já estava a ser investigado devido a um comportamento não concorrencial.

(598) Outras partes interessadas, nomeadamente a CRIA e a Hankook, reiteraram algumas destas alegações. Em especial, alegaram que os direitos reduziriam a eficiência do mercado e a concorrência e conduziriam a uma escassez da oferta no segmento económico, que afetaria de forma desproporcionada os clientes mais sensíveis aos preços.

(599) Além disso, várias partes alegaram que a instituição de medidas sobre determinados tipos específicos do produto era contrária ao interesse da União, visto que a indústria da União não os produzia ou não os produzia em quantidades suficientes. Trata-se, em especial, dos pneus temporários (4M Pro&Invest, CRIA, Hyundai e Hankook) e dos pneus para reboques (4M Pro&Invest, CRIA e Otto Just), dos pneumáticos de flanco branco (Vannetukku) e de vários outros pneumáticos de nicho, tais como pneus todo-o-terreno, pneus de construção diagonal, pneus para veículos antigos, marcas específicas para veículos antigos, pneus para reboques de alta velocidade e competição, pneus *semi-slick* utilizados para a derrapagem (*drifting*) em desportos motorizados (B.I.S. Srl, Baltityre Group, Bronson Wheels AB, Edison, Gummistrada B.V, Maxxis Hellas, Pneurama Lda e VA-PA Toute Oy).

(600) A Comissão considerou que quase todas estas alegações eram bastante genéricas e desprovidas de fundamento. Em especial, nada no dossiê fundamentava a alegação de que, se os fabricantes de automóveis continuassem a importar os seus pneus da RPC, não poderiam repercutir o ligeiro aumento de preços do seu produto final (automóveis) nos seus clientes. Do mesmo modo, as alegações sobre o atraso na substituição dos pneus devido ao aumento dos preços são altamente especulativas e, tendo em conta os requisitos regulamentares rigorosos e os controlos em vigor a este respeito, não são confirmadas. Por último, no que se refere às alegações sobre a concentração do mercado, a Comissão observou que existem pelo menos 10 produtores da União conhecidos que operam atualmente no mercado da União e, em todo o caso, as partes não apresentaram quaisquer elementos de prova sobre a razão pela qual os direitos conduziriam a uma maior concentração. Do mesmo modo, o inquérito em curso evocado pelas partes tem um âmbito diferente, tanto no que respeita ao calendário como à definição do produto, e, em todo o caso, não apresentou quaisquer conclusões concretas que fundamentem a alegação de que os direitos *anti-dumping* seriam contrários ao interesse da União.

(601) Relativamente à alegação sobre a escassez da oferta, esta não foi confirmada pelo inquérito. Em primeiro lugar, a indústria da União produz pneus do nível 3 em quantidades significativas e pode aumentar o seu volume de produção. Mesmo que, nos últimos anos, a indústria da União tenha perdido volume de vendas neste nível devido à concorrência desleal exercida pelos preços insustentavelmente baixos oferecidos pelos produtores-exportadores chineses, tal não significa que, uma vez os preços normalizados, a indústria da União não seja capaz ou não esteja disposta a aumentar a sua produção e as suas vendas de produtos do nível 3. O mesmo se aplica aos tipos do produto mais específicos enumerados no considerando 599. A Comissão constatou que a maior parte destes pneus específicos, como os pneus temporários, os pneus para reboques, os pneumáticos de flanco branco, os pneus de construção diagonal e os pneus profissionais todo-o-terreno, eram, de facto, produzidos pela indústria da União. Embora seja possível que, para determinados tipos do produto, a indústria da União tenha sido pressionada pelas importações chinesas a baixos preços, nenhuma das partes apresentou uma alegação fundamentada de que a indústria da União, composta por mais de 70 fábricas e mais de 20 centros de I&D em toda a Europa, não seria capaz de produzir nenhum destes pneus especializados. Além disso, existem numerosas fontes de abastecimento alternativas disponíveis, como se pode ver na secção 5.2.1 relativa às importações provenientes de países terceiros.

(602) Após a divulgação definitiva, várias partes manifestaram o seu desacordo com as determinações sobre o interesse da União.

(603) A Hyundai alegou que a indústria da União não estava interessada na produção de pneus sobresselentes temporários. Afirmou que, mesmo que este segmento fosse pequeno, não deveria ser ignorado, especialmente à luz do inquérito antissubvenções paralelo, que pode aumentar ainda mais o nível dos direitos, e solicitou uma avaliação equilibrada. Segundo a Hyundai, a determinação de que os fabricantes de automóveis podiam repercutir os aumentos de preços resultantes dos direitos era inadmissível, uma vez que não respondia adequadamente aos interesses dos cidadãos da União. A Hyundai considerou igualmente que a disponibilidade de fontes de abastecimento alternativas não era pertinente para o interesse da União, uma vez que não apoiava a indústria da União.

(604) A Otto Just reiterou que os direitos sobre os pneus para reboques conduziriam a uma escassez da oferta, uma vez que a indústria da União não os produzia em quantidades suficientes e com as especificações exigidas.

(605) A Coalition of PC-LL Importers reiterou que, com base no seu conhecimento alargado do mercado, a indústria da União não estava interessada no segmento do nível 3 do qual se retirou deliberadamente, a fim de se concentrar em produtos mais rentáveis. Esta parte interessada alegou igualmente que não existiam fontes alternativas à China a uma escala e preço comparáveis para os pneus do nível 3. Segundo esta parte, os direitos aumentariam, por conseguinte, diretamente os preços que afetam mais duramente os compradores mais sensíveis aos preços. Além disso, mesmo que os direitos pudessem conduzir a um certo desvio dos fluxos comerciais através do aumento das vendas para a União provenientes da Tailândia, do Vietname ou do Camboja, tal não ajudaria a indústria da União. Por último, a Coalition of PC-LL Importers salientou o amplo apoio aos seus pontos de vista expressos numa carta conjunta assinada por mais de 100 grossistas e distribuidores independentes de pneus.

(606) A Mileage Tyres, um importador, manifestou preocupações semelhantes e alegou que os direitos, ao aumentarem o preço dos pneus de gama económica e média, teriam um impacto direto nos consumidores, em especial nos agregados familiares com rendimentos mais baixos. Estes custos adicionais podem atrasar a substituição dos pneus, o que pode ter implicações para a segurança rodoviária. Segundo a Mileage Tyres, os fornecimentos fora da China tinham uma capacidade de produção limitada e funcionavam com prazos de entrega mais longos e custos mais elevados. Os comerciantes, em especial as oficinas mais pequenas e os retalhistas que já trabalham com margens reduzidas, seriam indevidamente afetados por estas medidas. Por último, a Mileage Tyres acrescentou que os direitos reduziriam significativamente a diferença de preços entre os pneus de gama económica e média, conduzindo a uma diminuição da escolha dos consumidores e a uma alteração da procura que poderia causar problemas a nível da oferta.

(607) A Kumho alegou que a determinação da Comissão de que os direitos permitirão à indústria da União aumentar os seus preços em consonância com os seus custos carecia de fundamento. A Kumho considerou igualmente que a Comissão não teve devidamente em conta o interesse dos consumidores e da indústria automóvel, que enfrentava dificuldades económicas devido, nomeadamente, ao aumento dos custos, ao quadro regulamentar da UE cada vez mais rigoroso e à diminuição das vendas, sobretudo devido à concorrência dos fabricantes chineses. Por último, afirmou igualmente que as medidas limitariam a concorrência e a eficiência no mercado da União.

(608) A Comissão considerou que, dada a existência de contenção dos preços, era uma expectativa legítima de que os direitos contribuíssem para a capacidade da indústria da União de aumentar os preços em consonância com os custos. Os consumidores podem ser negativamente afetados pelo aumento dos preços. No entanto, a preservação da capacidade da indústria da União para oferecer uma vasta gama de produtos é, em última análise, também do interesse dos consumidores. O mesmo se aplica aos fabricantes de automóveis. Apesar das dificuldades válidas invocadas pela Kumho e pela Hyundai, na ausência de colaboração por parte de qualquer utilizador e de dados verificados, nada no dossiê permitia concluir que os fabricantes de automóveis não poderiam, de facto, repercutir este aumento dos custos marginais. O objetivo das medidas é restabelecer condições equitativas no mercado da União e a alegação de que limitariam a concorrência ou a eficiência foi considerada totalmente infundada. Do mesmo modo, as alegações sobre a escassez da oferta de pneus específicos (pneus para reboques ou pneus de substituição temporários) ou até mesmo de todo o segmento do nível 3, devido a uma decisão deliberada da indústria da União de se retirar definitivamente desses produtos, estavam desprovidas de fundamento. Além disso, estas alegações parecem negar totalmente a principal razão subjacente à transição da indústria da União para níveis superiores, nomeadamente as condições de mercado insustentáveis criadas pelas importações chinesas objeto de *dumping* no segmento do nível 3. As alegadas limitações relativas a fornecimentos alternativos de países terceiros também careciam de fundamento. A este respeito, a Comissão deve sublinhar que, num inquérito *anti-dumping*, tem de avaliar a qualidade e a fundamentação dos elementos de prova apresentados, e que a repetição ou mesmo um amplo apoio não podem, por si só, ser considerados elementos de prova ou evidências para uma alegação, especialmente quando nenhum importador/utilizador representativo respondeu ao questionário. Por conseguinte, a Comissão concluiu que as suas determinações não foram substancialmente contestadas pelas observações sobre a divulgação definitiva, pelo que a sua avaliação, tal como explicado nos considerandos 600 e 601, foi mantida.

7.3. **Conclusão sobre o interesse da União**

(609) Tendo em conta o que precede, a Comissão concluiu que não existiam razões imperiosas para afirmar que não seria do interesse da União instituir medidas sobre as importações de pneumáticos para automóveis de passageiros e camiões ligeiros originários da RPC.

8. **MEDIDAS *ANTI-DUMPING* DEFINITIVAS**

(610) Com base nas conclusões da Comissão sobre a prática de *dumping*, o prejuízo, o nexo de causalidade, o nível das medidas e o interesse da União, devem ser instituídas medidas *anti-dumping* definitivas, a fim de evitar o agravamento do prejuízo causado à indústria da União pelas importações objeto de *dumping*.

(611) É conveniente que se instituam medidas *anti-dumping* definitivas sobre as importações de pneus para automóveis de passageiros e camiões ligeiros originários da República Popular da China, em conformidade com a regra do direito inferior, conforme estabelecido no artigo 7.º, n.º 2, do regulamento de base. A Comissão comparou as margens de prejuízo e as margens de *dumping* na secção 6. O montante dos direitos foi estabelecido ao nível da mais baixa das margens de *dumping* e de prejuízo.

(612) Assim, as taxas do direito *anti-dumping* definitivo, expressas em percentagem do preço CIF franco-fronteira da União, do produto não desalfandegado, são as seguintes:

Empresa	Direito *anti-dumping* definitivo (%)
Grupo Hankook: — Chongqing Hankook Tire Co., Ltd — Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd — Hankook Tire China Co., Ltd	4,3
Shandong Yongsheng Rubber Group Co., Ltd	45,3
Outras empresas colaborantes	24,4
Todas as outras importações originárias do país em causa	45,3

(613) Na sequência da divulgação definitiva, a Kumho alegou que os preços mínimos de importação («PMI») seriam a forma mais adequada de medidas.

(614) O Grupo GITI, a Hankook, a Kumho e a Coalition of PC-LL Importers alegaram que as medidas deveriam assumir a forma de um direito fixo. Estas partes alegaram que, num mercado segmentado, como o dos pneus, os direitos *ad valorem* não eram adequados, pois afetavam mais os produtos mais caros e, por conseguinte, eram suscetíveis de preservar ou mesmo de impor o incentivo para concentrar as vendas no segmento mais barato (nível 3), que já tinha sido o mais duramente atingido pelas importações chinesas. Estas partes alegaram que também foram instituídos direitos fixos no processo relativo aos pneus TBR com base na mesma consideração. O Grupo GITI salientou ainda que a forma das medidas constituía um elemento integrante do seu efeito corretor. Por conseguinte, dado que a pressão sobre os preços não era igual entre os níveis e que era mais forte no nível 3, os direitos *ad valorem* que afetavam mais os níveis superiores e menos o nível 3, não eram adequados. A Hankook, a Kumho e a Coalition of PC-LL Importers acrescentaram ainda que as atuais tendências inflacionistas e o provável aumento dos custos das matérias-primas já estavam a fazer subir os preços dos pneus, o que, no caso de direitos *ad valorem*, seria ainda mais inflacionado e de forma injustificada. Por último, o Grupo GITI, a Hankook e a Kumho alegaram igualmente que os direitos fixos eram mais suscetíveis de proteger contra práticas de absorção de preços.

(615) Por outro lado, o autor da denúncia insistiu que o efeito corretor dos direitos teria de ser preservado ao longo de todo o seu período de vigência e era provável que os direitos fixos se reduzissem rapidamente devido às recentes tendências inflacionistas e aos aumentos dos preços das matérias-primas, tal como ilustrado pelo processo GOES ([186]), em que teve de ser iniciado um inquérito de salvaguarda na sequência do esgotamento do efeito corretor dos direitos sob a forma de um PMI. Por conseguinte, o autor da denúncia instou a Comissão a aceitar direitos fixos apenas na condição de que a) estes sejam automaticamente convertidos em direitos *ad valorem* sempre que se tornem inferiores a estes e b) os direitos possam ser convertidos em direitos *ad valorem* a pedido dos produtores da União que representem mais de 25 % da produção da União.

(616) A Comissão considerou que, nas atuais condições do processo que envolve uma vasta gama de produtos a preços variáveis, teriam de ser criados PMI para muitas categorias, o que tornaria impraticável a aplicação e a aplicabilidade dessa medida. Além disso, o facto de uma parte significativa das vendas ser executada através de comerciantes coligados complicaria ainda mais a correta aplicação dessa forma de medida, devido a potenciais compensações cruzadas. Esta alegação foi, por conseguinte, rejeitada.

(617) Embora os direitos fixos possam ter um efeito corretor mais forte nos pneus de preços mais baixos, que constituem a maioria das atuais exportações chinesas do nível 3 para a União, a Comissão observou que o prejuízo apurado não se limitava ao nível 3. Além disso, os direitos fixos proporcionariam um nível comparativamente reduzido de proteção contra jantes mais elevadas ou produtos mais pesados (pneus para camiões ligeiros), independentemente da sua classificação por níveis, sem qualquer justificação económica real. No que respeita ao processo relativo aos pneus TBR, apesar das semelhanças, a escolha dos direitos fixos foi igualmente motivada pelos interesses

([186]) Regulamento de Execução (UE) 2015/1953 da Comissão, de 29 de outubro de 2015, que institui um direito *anti-dumping* definitivo relativo às importações de determinados produtos laminados planos, de grãos orientados, de aço ao silício, denominado «magnético», originários da República Popular da China, do Japão, da República da Coreia, da Federação da Rússia e dos Estados Unidos da América (JO L 284 de 30.10.2015, p. 109, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/1953/oj).

específicos dos revendedores que não estão presentes no caso em apreço. A Comissão observou igualmente que alguns dos argumentos apresentados em apoio dos direitos fixos (maior impacto protetor nos pneus do nível 3) estavam, de facto, a exacerbar as preocupações das mesmas partes suscitadas no âmbito do interesse da União, a alegada escassez da oferta do nível 3 causada pela instituição de medidas, tal como descrito nos considerandos 605 e 606. Além disso, mesmo que os direitos fixos fossem menos suscetíveis de incentivar práticas de absorção, não as impedem por si só, embora, ao mesmo tempo, o efeito corretor dos direitos fixos seja, sem dúvida, mais suscetível à erosão devido às tendências inflacionistas e aos aumentos dos custos de produção, que foram igualmente evocados por estas partes. As propostas do autor da denúncia relativas a direitos fixos que poderiam ser trocados ou convertidos em direitos *ad valorem* em determinadas condições foram consideradas impraticáveis. Assim, com base no que precede, a Comissão considerou que não existiam razões imperiosas para alterar a forma dos direitos propostos.

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

(619) Uma empresa pode requerer a aplicação destas taxas do direito *anti-dumping* individual se alterar posteriormente a firma da sua entidade. O pedido deve ser dirigido à Comissão ([187]) e deve conter todas as informações pertinentes que permitam demonstrar que a alteração não afeta o direito de a empresa beneficiar da taxa do direito que lhe é aplicável. Se a alteração da firma da empresa não afetar o seu direito a beneficiar da taxa do direito que lhe é aplicável, será publicado um regulamento no *Jornal Oficial da União Europeia* sobre a alteração da firma.

(620) Para minimizar os riscos de evasão devidos à diferença entre as taxas dos direitos, são necessárias medidas especiais, a fim de assegurar a aplicação dos direitos *anti-dumping* individuais. A aplicação de direitos *anti-dumping* individuais está sujeita à apresentação de uma fatura comercial válida às autoridades aduaneiras dos Estados-Membros. Essa fatura tem de ser conforme com os requisitos definidos no artigo 1.º, n.º 3, do presente regulamento. Até à apresentação dessa fatura, as importações devem ser sujeitas ao direito *anti-dumping* aplicável a «todas as outras importações originárias do país em causa».

(621) Embora seja necessária para que as autoridades aduaneiras dos Estados-Membros apliquem as taxas individuais do direito *anti-dumping* às importações, a apresentação desta fatura não é o único elemento a ter em conta pelas autoridades aduaneiras. Com efeito, mesmo que a fatura satisfaça todos os requisitos constantes do artigo 1.º, n.º 3, do presente regulamento, as autoridades aduaneiras dos Estados-Membros devem efetuar as suas verificações habituais, podendo, tal como em todos os outros casos, exigir documentos suplementares (documentos de expedição, etc.) para verificar a exatidão dos elementos contidos na declaração e assegurar que a aplicação subsequente da taxa inferior do direito se justifica, em conformidade com a legislação aduaneira.

(622) No caso de as exportações de uma das empresas que beneficiam de uma taxa do direito individual mais baixa aumentarem significativamente de volume após a instituição das medidas em causa, esse aumento de volume poderá ser considerado, em si mesmo, como constitutivo de uma alteração dos fluxos comerciais devida à instituição de medidas, na aceção do artigo 13.º, n.º 1, do regulamento de base. Em tais circunstâncias, e uma vez reunidas as condições necessárias, será possível iniciar um inquérito antievasão. Esse inquérito poderá examinar, entre outros aspetos, a necessidade de revogar a(s) taxa(s) do direito individual e a consequente instituição de um direito à escala nacional.

([187]) Comissão Europeia, Direção-Geral do Comércio e da Segurança Económica, Direção G, Rue de la Loi/Wetstraat 170, 1040 Bruxelles/Brussel, BELGIQUE/BELGIË. Endereço de correio eletrónico: Trade-defence-complaints@ec.europa.eu.

(623) A fim de assegurar a aplicação adequada dos direitos *anti-dumping*, o direito *anti-dumping* para todas as outras importações originárias da RPC deve ser aplicável não só aos produtores-exportadores que não colaboraram no presente inquérito mas, também, aos produtores que não exportaram para a União durante o período de inquérito.

(624) Os produtores-exportadores que não exportaram o produto em causa para a União no período de inquérito devem poder solicitar à Comissão que os sujeite à taxa do direito *anti-dumping* aplicável às empresas colaborantes não incluídas na amostra. A Comissão deve deferir esse pedido desde que estejam reunidas três condições. O novo produtor-exportador teria de demonstrar que: i) não exportou o produto em causa para a União durante o PI; ii) não está coligado com qualquer produtor-exportador que o tenha exportado; e iii) exportou posteriormente o produto em causa ou subscreveu uma obrigação contratual irrevogável de exportação de uma quantidade significativa desse produto.

9. **REGISTO**

(625) Conforme referido no considerando 3, a Comissão sujeitou a registo as importações do produto em causa. O registo foi efetuado com vista à eventual cobrança retroativa de direitos ao abrigo do artigo 10.º, n.º 4, do regulamento de base.

(626) Dado que, neste processo, não foram instituídas medidas provisórias, não estão reunidas as condições definidas no artigo 10.º, n.º 4, do regulamento de base para a aplicação retroativa do direito *anti-dumping* definitivo.

(627) Após a divulgação definitiva, o autor da denúncia solicitou a cobrança retroativa dos direitos, alegando que estes não estavam subordinados à aplicação de medidas provisórias e que estavam preenchidas as quatro condições previstas no artigo 10.º, n.º 4, alíneas a) a d), do regulamento de base. O autor da denúncia alegou que não havia qualquer razão concebível para que as medidas provisórias constituíssem uma condição prévia para a cobrança retroativa de direitos, cujo principal objetivo era evitar que o efeito corretor das medidas fosse comprometido, e evocou uma jurisprudência do Tribunal Geral (processo T-749/16, Stemcor) ([188]) que apoiava este ponto de vista. Muitas outras partes, nomeadamente a Hankook, a Kumho, a CRIA e a Adine, por outro lado, alegaram que a cobrança retroativa de direitos estava juridicamente excluída na ausência de medidas provisórias a que se refere claramente o artigo 10.º, n.º 4, do regulamento de base. A Adine alegou igualmente que, sem as medidas provisórias, na ausência das informações necessárias em termos de potencial orçamento e calendário para a cobrança retroativa, os operadores económicos foram privados do seu direito de tomar decisões equilibradas e instruídas. Por último, a Adine alegou igualmente que também não estavam reunidas as condições para a cobrança retroativa dos direitos previstas no artigo 10.º, n.º 4, alínea d), do regulamento de base, a saber, um aumento substancial das importações.

(628) A Comissão discordou da argumentação do autor da denúncia e considerou que a jurisprudência citada não apoiava a alegação de que a instituição de medidas provisórias não era uma condição para a cobrança retroativa de direitos, uma vez que, no processo referido, ao contrário do presente inquérito, foram efetivamente instituídas medidas provisórias e esta questão não foi tratada pelo Tribunal. Além disso, a abordagem defendida pelo autor da denúncia resultaria em períodos mais longos de cobrança retroativa de direitos nos casos sem medidas provisórias, por oposição aos casos com medidas provisórias sem uma indicação clara da razão pela qual o legislador pretendia essa diferenciação. Por conseguinte, a alegação do requerente foi rejeitada.

10. **DISPOSIÇÕES FINAIS**

(629) Nos termos do artigo 109.º do Regulamento (UE, Euratom) 2024/2509 ([189]), quando um montante tiver de ser reembolsado na sequência de um acórdão do Tribunal de Justiça da União Europeia, a taxa de juro é a taxa aplicada pelo Banco Central Europeu às suas principais operações de refinanciamento, tal como publicada na série C do *Jornal Oficial da União Europeia*, em vigor no primeiro dia de calendário de cada mês.

([188]) Acórdão do Tribunal Geral de 8 de maio de 2019, *Stemcor London and Samac Steel Supplies/Comissão*, T-749/16, ECLI:EU:T:2019:310.

([189]) Regulamento (UE, Euratom) 2024/2509 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de setembro de 2024, relativo às regras financeiras aplicáveis ao orçamento geral da União (JO L, 2024/2509, 26.9.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2509/oj).

(630) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do Comité instituído pelo artigo 15.º, n.º 1, do Regulamento (UE) 2016/1036,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

1. É instituído um direito *anti-dumping* definitivo sobre as importações de pneumáticos novos, de borracha, dos tipos utilizados: em automóveis de passageiros, incluindo os veículos de uso misto (*station wagons*) e os automóveis de corrida, e em autocarros (ónibus) ou camiões, com um índice de carga superior a 121, atualmente classificados nos códigos NC 4011 10 00 e 4011 20 10, originários da República Popular da China.

2. As taxas do direito *anti-dumping* definitivo aplicáveis ao preço líquido, franco-fronteira da União, do produto não desalfandegado referido no n.º 1 e produzido pelas empresas a seguir indicadas são as seguintes:

País de origem	Empresa	Direito *anti-dumping* definitivo (%)	Código adicional TARIC
República Popular da China	Grupo Hankook: — Chongqing Hankook Tire Co., Ltd — Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd — Hankook Tire China Co., Ltd	4,3	88CO
República Popular da China	Shandong Yongsheng Rubber Group Co., Ltd	45,3	88CP
República Popular da China	Outras empresas que colaboraram no inquérito, constantes da lista do anexo	24,4	Ver anexo
República Popular da China	Todas as outras importações originárias do país em causa	45,3	8999

3. A aplicação das taxas do direito individual previstas para as empresas mencionadas no n.º 2 está subordinada à apresentação, às autoridades aduaneiras dos Estados-Membros, de uma fatura comercial válida, que deve incluir uma declaração datada e assinada por um responsável da entidade que emitiu a fatura, identificado pelo seu nome e função, com a seguinte redação: «Eu, abaixo assinado, certifico que o (volume na unidade utilizada) de (produto em causa) vendido para exportação para a União Europeia e abrangido pela presente fatura foi produzido por (firma e endereço) (código adicional TARIC) em (país em causa). Declaro que a informação prestada na presente fatura é completa e exata.». Até à apresentação dessa fatura, aplica-se o direito aplicável a todas as outras importações originárias da República Popular da China.

4. Salvo indicação em contrário, são aplicáveis as disposições em vigor em matéria de direitos aduaneiros.

Artigo 2.º

O anexo mencionado no artigo 1.º, n.º 2, pode ser alterado para acrescentar novos produtores-exportadores da República Popular da China e sujeitá-los à taxa média ponderada do direito *anti-dumping* aplicável às empresas colaborantes não incluídas na amostra. O novo produtor-exportador deve demonstrar que: a) Não exportou as mercadorias descritas no artigo 1.º, n.º 1, durante o período de inquérito (1 de janeiro de 2024 a 31 de dezembro de 2024); b) Não está coligado com um exportador ou produtor sujeito às medidas instituídas pelo presente regulamento e que poderia ter colaborado no inquérito inicial; e c) Após o termo do período de inquérito, exportou efetivamente o produto em causa ou subscreveu uma obrigação contratual e irrevogável de exportação de uma quantidade significativa para a União.

Artigo 3.º

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

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

Feito em Bruxelas, em 6 de julho de 2026.

Pela Comissão
A Presidente
Ursula VON DER LEYEN

ANEXO

Outras empresas que colaboraram no inquérito

Nome da empresa	Código adicional TARIC
Anhui Jichi Tire Co., Ltd.	88CQ
CHENG SHIN RUBBER (XIAMEN) IND. LTD.	88CR
CHENG SHIN TIRE & RUBBER (CHINA) CO., LTD.	88CS
Continental Tires (China) Co., Ltd.	88CT
Cooper (Kunshan) Tire Co., Ltd.	88EV
DONGYING FANGXING RUBBER CO., LTD	88CU
Dongying Zhangao Rubber Co., Ltd.	88CV
Double Coin Group (Anhui) Warrior Tire Co., Ltd.	88CW
Doublestar-Dongfeng Tyre Co., Ltd.	88CX
GITI Radial Tire (Anhui) Company Ltd.	88EW
GITI Tire (Fujian) Company Ltd.	88CY
GITI Tire (Hualin) Company Ltd.	88EX
GUIZHOU TYRE CO., LTD.	88CZ
Goodyear Dalian Tire Company Limited	88EY
HEBEI WANDA TYRE CO., LTD.	88DA
JIANGSU GENERAL SCIENCE TECHNOLOGY CO., LTD.	88EZ
Jining Shenzhou Tyre Co., Ltd.	88DB
KENDA RUBBER (CHINA) CO., LTD.	88DC
KENDA RUBBER (TIANJIN) CO., LTD.	88DD
Kumho Tire (Changchun) Co., Inc.	88FA
Kumho Tire (Tianjin) Co., Inc.	88FB
Nanjing Kumho Tire Co., Ltd.	88FC
NANKANG (ZHANGJIAGANG FREE TRADE ZONE) RUBBER INDUSTRIAL CO., LTD.	88DE
Pirelli Tyre (Jiaozuo) Co., Ltd.	88DF
Pirelli Tyre Co., Ltd.	88DG
Prinx Chengshan (Shandong) Tire Co., Ltd.	88DH
Qingdao Doublestar Tire Industrial Co., Ltd.	88DI
Qingdao Fullrun Tyre Tech Corp., Ltd.	88DJ
QINGDAO NEXEN TIRE CORPORATION	88DK
Qingdao Sentury Tire Co., Ltd.	88DL
Qingzhou Rydanz Rubber Science And Technology Co., Ltd.	88DM
Sailun (Dongying) Tire Co., Ltd.	88DN
Sailun Group Co., Ltd.	88DO

Nome da empresa	Código adicional TARIC
Shaanxi Yanchang Petroleum Group Rubber Co., Ltd.	88DP
Shandong Changlu Hong Tire Co., Ltd.	88DQ
Shandong Duratti Rubber Corporation Co., Ltd.	88DR
Shandong Fengyuan Tire Manufacturing Co., Ltd.	88DS
Shandong Habilead Rubber Co., Ltd.	88DT
Shandong Haohua Tire Co., Ltd.	88DU
Shandong Hongsheng Rubber Technology Co., Ltd.	88DV
Shandong Linglong Tyre Co.,Ltd.	88DW
Shandong Lutai Rubber Company Limited	88DX
SHANDONG MIRAGE TYRES CO., LTD.	88DY
Shandong New Continent Tire Co., Ltd.	88DZ
Shandong Province Sanli Tire Manufacture Co., Ltd.	88EA
SHANDONG WANDA BOTO TYRE CO., LTD.	88EB
Shandong Xinghongyuan Tyre Co., Ltd.	88EC
SHANDONG YONGFENG TYRES CO., LTD.	88ED
Shandong Youyue Rubber Technology Co., Ltd.	88EE
Shouguang Firemax Tyre Co., Ltd.	88EF
Sichuan Tyre & Rubber Co., Ltd.	88EG
Sichuan Yuanxing Rubber Co., Ltd.	88EH
Sumitomo Rubber (Changshu) Co., Ltd.	88EI
Sumitomo Rubber (Hunan) Co., Ltd.	88EJ
Tercelo Tire (Qingzhou) Co., Ltd.	88EK
TIANJIN WANDA TYRE CO., LTD.	88EL
TRIANGLE TYRE CO., LTD.	88EM
Wanli Tire Corporation Limited	88EN
ZHAOQING JUNHONG CO., LTD.	88EO
Zhongce Rubber Group Co., Ltd.	88EP
Zhongyi Rubber Co., Ltd.	88EQ
ZODO TIRE CO., LIMITED	88ER