DOF: 05/04/2023

RESOLUCIÓN por la que se acepta la solicitud de parte interesada y se declara el inicio del procedimiento administrativo de investigación antidumping sobre las importaciones de llantas neumáticas nuevas de construcción radial para automóvil y camioneta (camión ligero), de diámetro interior nominal de 13 a 22 pulgadas (330.2 mm a 558.8 mm, respectivamente) originarias de la República Popular China, independientemente del país de procedencia.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Secretaría de Economía.

RESOLUCIÓN POR LA QUE SE ACEPTA LA SOLICITUD DE PARTE INTERESADA Y SE DECLARA EL INICIO DEL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO DE INVESTIGACIÓN ANTIDUMPING SOBRE LAS IMPORTACIONES DE LLANTAS NEUMÁTICAS NUEVAS DE CONSTRUCCIÓN RADIAL PARA AUTOMÓVIL Y CAMIONETA (CAMIÓN LIGERO), DE DIÁMETRO INTERIOR NOMINAL DE 13 A 22 PULGADAS (330.2 MM A 558.8 MM, RESPECTIVAMENTE) ORIGINARIAS DE LA REPÚBLICA POPULAR CHINA, INDEPENDIENTEMENTE DEL PAÍS DE PROCEDENCIA

Visto para resolver en la etapa de inicio el expediente administrativo 16/22 radicado en la Unidad de Prácticas Comerciales Internacionales de la Secretaría de Economía (la "Secretaría"), se emite la presente Resolución de conformidad con los siguientes

RESULTANDOS

A. Solicitud

1. El 30 de noviembre de 2022, Bridgestone de México, S.A. de C.V., Compañía Hulera Tornel, S.A. de C.V., Continental Tire de México, S.A. de C.V., Industrias Michelin, S.A. de C.V. ("Bridgestone", "Tornel", "Continental", "Michelin", respectivamente, o en conjunto las "Solicitantes"), así como su coadyuvante, la Cámara Nacional de la Industria Hulera ("CNIH"), solicitaron el inicio del procedimiento administrativo de investigación por prácticas desleales de comercio internacional, en su modalidad de discriminación de precios, sobre las importaciones de llantas neumáticas nuevas de construcción radial para automóvil y camioneta (camión ligero), de diámetro interior nominal de 13 a 22 pulgadas (330.2 mm a 558.8 mm, respectivamente) originarias de la República Popular China ("China"), independientemente del país de procedencia.

2. Las Solicitantes manifestaron que las importaciones originarias de China en condiciones de discriminación de precios y con precios subvalorados, mantuvieron una participación importante y creciente en relación con las importaciones totales, desplazando a la mercancía nacional, causando una disminución del volumen de sus ventas, al tiempo que contuvieron su precio, por lo que la rama de producción nacional fue afectada en sus indicadores relevantes. También señalaron que dichas importaciones constituyeron una amenaza de daño a la rama de producción nacional. Presentaron argumentos y pruebas con objeto de sustentar su petición, los cuales constan en el expediente administrativo de referencia, mismos que fueron considerados para la emisión de la presente Resolución.

3. Las Solicitantes propusieron como periodo investigado el comprendido de julio de 2021 a junio de 2022, y como periodo de análisis de daño el comprendido de julio de 2019 a junio de 2022.

4. El 3 de febrero de 2023 las Solicitantes respondieron a la prevención que la Secretaría les formuló el 6 de enero de 2023, con objeto de que aclararan, corrigieran y completaran diversos aspectos de su solicitud.

B. Solicitantes

5. Bridgestone, Tornel, Continental y Michelin son empresas constituidas conforme a las leyes mexicanas. Entre sus principales actividades se encuentran, entre otras, la fabricación de llantas, compra, venta, importación y exportación de productos de hule, así como la preparación, elaboración, fabricación de toda clase de autopartes incluyendo aquellas que contengan hule para todo tipo de transportes.

C. Coadyuvante

6. La CNIH es una institución de interés público, autónoma y con personalidad jurídica propia, constituida conforme a las leyes mexicanas, que integra a personas físicas o morales que se dedican a la transformación del hule en cualquiera de sus tipos o formas y en artículos manufacturados. Tiene como objeto representar y defender los intereses de sus afiliados.

7. Las Solicitantes y la CNIH señalaron como domicilio para recibir notificaciones el ubicado en Av. Santa Fe No. 170, piso 3, oficina 3-4-06, Col. Santa Fe, C.P. 01376, Ciudad de México.

D. Producto objeto de investigación

1. Descripción general

8. Las Solicitantes señalaron que el producto objeto de investigación son las llantas neumáticas nuevas de construcción radial para automóvil y camioneta (camión ligero), de diámetro interior nominal de 13 a 22 pulgadas (330.2 mm a 558.8 mm, respectivamente), cuya altura de sección transversal se encuentre en un rango del 35% al 85% de su anchura. Técnica o comercialmente se les conoce como tire/tyre, llantas neumáticas, llantas radiales y/o neumáticos radiales.

9. Precisaron que las llantas de construcción diagonal y aquéllas para rines de diámetros nominales fraccionarios en pulgadas (.5"), medidas que son utilizadas en camiones, no son producto objeto de investigación.

2. Características

10. Las Solicitantes indicaron que las llantas neumáticas nuevas de construcción radial para automóvil y camioneta, de diámetro interior nominal de 13 a 22 pulgadas (330.2 mm a 558.8 mm, respectivamente), objeto de investigación (en adelante:

llantas neumáticas nuevas de construcción radial para automóvil y camioneta, llantas neumáticas de construcción radial o llantas radiales) se caracterizan fundamentalmente por sus dimensiones de diámetro interior, altura y ancho.

11. Al respecto, de acuerdo con catálogos de las empresas Maxtrek Tyres, Zhongce Rubber Group Co. Ltd., Sailun Group Co. Ltd., Triangle Tire Co. Ltd., Double Coin Tire Group Co. Ltd. y Shandong Haohua Co. Ltd., fabricantes de llantas en China, así como capturas de pantalla que contienen precios de venta de llantas Maxtrek ofertados por la tienda departamental Sears, en su página de Internet www.sears.com.mx, de manera general, las llantas radiales objeto de investigación tienen los siguientes parámetros: i) en relación con el diámetro el mínimo es de 13 pulgadas y el máximo de 22 pulgadas, y ii) la altura y ancho guardan una proporción que por lo general varía entre 35% y 85%; dicha relación comúnmente es conocida como serie. Indicaron que, en la medida en la que el uso del producto investigado es más especializado, también se muestran otros parámetros, por ejemplo, el índice de carga y velocidad.

12. Agregaron que estas características que describen al producto objeto de investigación se encuentran en una clave o código de identificación, que se localiza en la parte lateral de la llanta y, de acuerdo con la Norma Oficial Mexicana NOM-086-SCFI-2018, especifica si una llanta es para pasajeros (automóvil), camioneta o camión ligero, o para uso comercial. Este código de identificación tiene los siguientes elementos: la anchura de sección en milímetros; la relación altura/anchura (serie); si es de construcción radial; el diámetro interior o la medida del rin expresado en pulgadas; la capacidad máxima de carga y la categoría de velocidad.

Fuente: Las Solicitantes. El significado del código en los neumáticos - Mercaneumáticos (mercaneumaticos.com).

3. Tratamiento arancelario

13. Las Solicitantes manifestaron que, durante la mayor parte del periodo analizado, el producto objeto de investigación ingresó al país a través de las fracciones arancelarias 4011.10.02, 4011.10.03, 4011.10.04, 4011.10.05, 4011.10.06, 4011.10.07, 4011.10.08, 4011.10.09, 4011.10.99 y 4011.20.02 de la Tarifa de la Ley de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación (TIGIE). Salvo alguna otra precisión, al señalarse "TIGIE", se entenderá como el instrumento vigente en el periodo analizado o, en su caso, sus correspondientes modificaciones, conforme a la evolución que se describe a continuación.

14. El 1 de julio de 2020 se publicó en el DOF el "Decreto por el que se expide la Ley de los Impuestos Generales de importación y de Exportación, y se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley Aduanera" ("LIGIE de 2020"), en el cual se observa que las fracciones arancelarias referidas en el punto anterior de la presente Resolución se suprimieron y se crearon las fracciones arancelarias 4011.10.10 y 4011.20.06 vigentes a partir del 28 de diciembre de 2020

15. El 17 de noviembre de 2020 se publicó en el DOF el "Acuerdo por el que se dan a conocer los Números de Identificación Comercial (NICO) y sus tablas de correlación" (el "Acuerdo NICO"), en virtud del cual, se crearon los NICO para las siguientes fracciones arancelarias:

a. Para la fracción arancelaria 4011.10.10 de la TIGIE se crearon los NICO 01, 02, 03, 04, 05, 06, 07, 08 y 99, que corresponden al producto objeto de investigación.

b. Para la fracción arancelaria 4011.20.06 de la TIGIE se crearon los NICO 01 y 02, sin embargo, únicamente el 01 comprende al producto objeto de investigación.

16. El 18 de noviembre de 2020 se publicó en el DOF el "Acuerdo por el que se dan a conocer las tablas de correlación entre las fracciones arancelarias de la Tarifa de la Ley de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación (TIGIE) 2012 y 2020", donde se indica que:

a. Las fracciones arancelarias 4011.10.02, 4011.10.03, 4011.10.04, 4011.10.05, 4011.10.06, 4011.10.07, 4011.10.08, 4011.10.09 y 4011.10.99 de la TIGIE, vigentes hasta el 27 de diciembre de 2020, corresponden a la fracción arancelaria 4011.10.10 de la TIGIE, vigente a partir del 28 de diciembre de 2020.

b. La fracción arancelaria 4011.20.02 de la TIGIE, vigente hasta el 27 de diciembre de 2020, corresponde a la fracción arancelaria 4011.20.06 de la TIGIE, vigente a partir del 28 de diciembre de 2020.

17. El 7 de junio y el 22 de agosto de 2022 se publicaron en el DOF el "Decreto por el que se expide la Ley de los Impuestos Generales de Importaciones y de Exportación" y , el "Acuerdo por el que se dan a conocer los Números de Identificación Comercial (NICO) y sus tablas de correlación" (en adelante, el "Decreto que expide la LIGIE 2022" y el "Acuerdo por el que se dan a conocer los NICO 2022"), respectivamente, los cuales mantienen las fracciones arancelarias y los NICO señalados en el punto 15 de la presente Resolución.

18. El 5 de diciembre de 2022 se publicó en el DOF la "Cuarta Resolución de Modificaciones a las Reglas Generales de Comercio Exterior para 2022", en la que se indica que los sistemas utilizados en las operaciones de comercio exterior se encuentran listos para operar, por lo que, conforme a los Transitorios Primero del Decreto que expide la LIGIE 2022 y del Acuerdo por el que se dan a conocer los NICO 2022, estos se encuentran vigentes a partir del 12 de diciembre de 2022, asimismo, conforme al Transitorio Segundo del Decreto que expide la LIGIE 2022 quedó abrogada la LIGIE de 2020.

19. De acuerdo con lo descrito en los puntos anteriores, el producto objeto de investigación ingresa al mercado nacional a través de las fracciones arancelarias 4011.10.10 y 4011.20.06 de la TIGIE, cuya descripción es la siguiente:

Codificación arancelaria	Descripción
Capítulo 40	Caucho y sus manufacturas.
Partida 40.11	Neumáticos (llantas neumáticas) nuevos de caucho.
Subpartida 4011.10	- De los tipos utilizados en automóviles de turismo (incluidos los del tipo familiar ("break" o "station wagon") y los de carreras).
Fracción 4011.10.10	De los tipos utilizados en automóviles de turismo (incluidos los del tipo familiar ("break" o "station wagon") y los de carreras).
NICO 01	Con diámetro interior igual a 33.02 cm (13 pulgadas) y cuya altura de la sección transversal sea del 70% u 80% de su anchura.
NICO 02	Con diámetro interior igual a 33.02 cm (13 pulgadas) y cuya altura de la sección transversal sea del 60% de su anchura.
NICO 03	Con diámetro interior igual a 35.56 cm (14 pulgadas) y cuya altura de la sección transversal sea del 70% o 65% o 60% de su anchura.
NICO 04	Con diámetro interior igual a 38.10 cm (15 pulgadas) y cuya altura de la sección transversal sea del 80% de su anchura.
NICO 05	Con diámetro interior igual a 38.10 cm (15 pulgadas) y cuya altura de la sección transversal sea del 50% de su anchura.
NICO 06	Con diámetro interior igual a 38.10 cm (15 pulgadas) y cuya altura de la sección transversal sea del 75% o 70% o 65% o 60% de su anchura.
NICO 07	Con diámetro interior igual a 40.64 cm (16 pulgadas) y cuya altura de la sección transversal sea del 50% de su anchura; y las de diámetro interior igual a 43.18 cm (17 pulgadas), 45.72 cm (18 pulgadas) y 50.80 cm (20 pulgadas).
NICO 08	Con diámetro interior igual a 40.64 cm (16 pulgadas) y cuya altura de la sección transversal sea del 65% o 60% de su anchura.
NICO 99	Los demás.
Subpartida 4011.20	- De los tipos utilizados en autobuses o camiones.
Fracción 4011.20.06	Con diámetro interior inferior o igual a 44.45 cm.
NICO 01	Con diámetro interior inferior o igual a 44.45 cm, de construcción radial.

Fuente: Decreto que expide la LIGIE 2022 y Acuerdo por el que se dan a conocer los NICO 2022.

20. La unidad de medida utilizada tanto en las operaciones comerciales como en la TIGIE, es la pieza.

21. De acuerdo con el Decreto que expide la LIGIE 2022, las importaciones que ingresan por las fracciones arancelarias 4011.10.10 y 4011.20.06 de la TIGIE están sujetas a un arancel del 15%.

22. De conformidad con el Transitorio Primero del Decreto que expide la LIGIE 2022 y el "Decreto por el que se modifica la Tarifa de la Ley de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación, el Decreto para el apoyo de la competitividad de la industria automotriz terminal y el impulso al desarrollo del mercado interno de automóviles, el Decreto para el Fomento de la Industria Manufacturera, Maquiladora y de Servicios de Exportación, el Decreto por el que se establece el impuesto general de importación para la región fronteriza y la franja fronteriza norte, el Decreto de la zona libre de Chetumal, el Decreto por el que se establecen diversos Programas de Promoción Sectorial, el Decreto por el que se regula la importación definitiva de vehículos usados y los diversos por los que se establecen aranceles-cupo", publicado en el DOF el 18 de noviembre de 2022, las importaciones que ingresan a través de la fracción arancelaria 4011.10.10 de la TIGIE, exceptuando la mercancía descrita en dicho Decreto, a partir del 12 de diciembre de 2022 cuentan con un arancel aplicable de 5%, el cual será vigente hasta el 30 de septiembre de 2024 para la región fronteriza y la franja fronteriza norte. Por lo que hace a la Región Fronteriza de Chetumal, las mercancías que ingresen a través de la fracción arancelaria 4011.10.10 de la TIGIE bajo el régimen de importación definitiva por las personas que cuentan con registro vigente como Empresa de la Región, están totalmente desgravadas del impuesto general de importación, exceptuando la mercancía que en el Decreto se especifica. En cuanto a los Programas de Promoción Sectorial, los bienes que ingresen a través de las fracciones arancelarias 4011.10.10 y 4011.20.06 de la TIGIE, para producir las mercancías contempladas en el Programa de las Industrias Automotriz y de Autopartes, están exentas del arancel al impuesto general de importación, con excepción de las mercancías señaladas en el propio Decreto.

4. Proceso productivo

23. Las Solicitantes indicaron que los insumos utilizados para la fabricación de las llantas neumáticas de construcción radial son el caucho/hule (sintético o natural), acero, textiles, negro de humo/sílica, así como antioxidantes, aceites, resinas, hule y químicos en general.

24. Para sustentar lo anterior, proporcionaron las publicaciones electrónicas "Conocimiento de neumáticos 1: materiales de composición de neumáticos y clasificación", de la empresa Wuhan Hengdesheng Automóvil Service Co. Ltd.; "Seis materias primas emergentes han surgido en la industria de los neumáticos", de Tire World Network, así como el reporte "De qué material está hecho el neumático y con qué frecuencia se cambia el neumático" de News Channel-China Culture Report Network, que describen de forma general los insumos utilizados en China para la fabricación de llantas neumáticas de construcción radial.

25. Señalaron que el proceso para la producción de llantas neumáticas de construcción radial, se realiza en tres etapas: en la primera, se mezclan los insumos; en la segunda se funden y moldean los insumos mediante flujo constante de presión y fuerza, a fin de obtener la forma deseada (extrusión), se manufacturan y cortan las cuerdas de las llantas; también se preparan las cejas. En la tercera y última etapa, se arma la llanta para ser vulcanizada. Finalmente es inspeccionada de forma visual y se somete a pruebas de cumplimiento de características, y como sustento aportaron el catálogo de la empresa productora Qingdao Keter Tyre Co. Ltd., de su línea de llantas "Neoterra" y los diagramas del proceso productivo consultado en las páginas de Internet baidu.com y Chinatires https://www.chinatires.org/how-to-manufacture-a-tire-1993/.

5. Normas

26. Las Solicitantes manifestaron que el producto objeto de investigación que se comercializa en el mercado mexicano debe cumplir con especificaciones de las normas NOM-086-SCFI-2018 y NOM-086-1-SCFI-2020, relacionadas con la seguridad de las llantas y los métodos de pruebas, así como la norma NMX-T-004-SCFI-2015, que refiere a definiciones técnicas que aplican a las dos primeras normas, las cuales se citan a continuación:

a. Norma Oficial Mexicana NOM-086-SCFI-2018, Industria Hulera-Llantas nuevas de construcción radial que son empleadas para cualquier vehículo automotor con un peso bruto vehicular igual o menor a 4,536 kilogramos (10 000 lb) o llantas de construcción radial que excedan un peso bruto vehicular de 4,536 kilogramos (10 000 lb) y cuyo símbolo de velocidad sea T, H, V, W, Y, Z-Especificaciones de seguridad y métodos de prueba (cancela a la NOM-086-SCFI-2010), publicada en el DOF el 2 de octubre de 2018.

b. Norma Oficial Mexicana NOM-086-1-SCFI-2020, Industria Hulera-Llantas nuevas, de construcción radial para vehículos de peso bruto vehicular superior a 4,536 kilogramos y llantas de construcción diagonal de cualquier capacidad de carga-Especificaciones de seguridad, métodos de prueba e información comercial (cancela a la NOM-086/1-SCFI-2011 publicada el 19 de abril de 2011), publicada en el DOF el 24 de marzo de 2022.

c. Norma Mexicana NMX-T-004-SCFI-2015 Industria Hulera-Llantas, cámaras y accesoriosdefiniciones (cancela a la NMX-T-004-SCFI-2008), publicada en el DOF el 17 de febrero de 2016.

6. Usos y funciones

27. Las Solicitantes manifestaron que el producto objeto de investigación conforme a su diámetro interior nominal, se utiliza en rines con diámetro nominal en un rango de 13 a 22 pulgadas (330.2 mm a 558.8 mm, respectivamente), y su función es soportar la carga de un vehículo y permitir su desplazamiento mediante el contacto (rodamiento) con la superficie del camino, por lo que absorben las imperfecciones de éste, transmiten la tracción, las fuerzas de aceleración y de frenado, además de mantener o cambiar la dirección del vehículo; asimismo, aparte de ser un bien de consumo final, también es un insumo dentro de la cadena productiva en la fabricación de automóviles.

28. Las Solicitantes proporcionaron artículos y publicaciones electrónicas que indican los usos y funciones de las llantas fabricadas en China: "¿Cuál es el papel principal de los neumáticos?", "¿Cuál es la función de los neumáticos de automóviles?", "¿Cuáles son las funciones de los neumáticos de automóviles?", "Tipo de neumático de coche (especificaciones de tipo de neumático de coche)", "Neumáticos fáciles de distinguir" y "Clasificación de neumáticos de automóviles", de las cuales proporcionaron las ligas electrónicas correspondientes.

E. Partes interesadas

29. Las posibles partes de que tiene conocimiento la Secretaría y que podrían tener interés en comparecer en la presente investigación son:

1. Productores nacionales

Goodyear Servicios Comerciales, S. de R.L. de C.V.
Prol. Paseo de la Reforma No. 1015
Edificio Punta Santa Fe, Torre B, piso 2
Col. Desarrollo Santa Fe
C.P. 01109, Ciudad de México

Pirelli Neumáticos de México, S.A. de C.V.
Moliere No. 39, piso 11
Col. Polanco
C.P. 11560, Ciudad de México

2. Importadores

Acumuladores y Llantas Gallardo, S.A. de C.V.
Av. Gabriel Leyva No. 1390
Col. Montuosa

C.P. 82000, Mazatlán, Sinaloa

Arsenal, S.A.P.I. de C.V.
Canadá No. 423
Col. Vista Hermosa
C.P. 64620, Monterrey, Nuevo León

Autopartes Brokers, S.A. de C.V.
Calzada de Tlalpan No. 2506
Col. Avante
C.P. 04460, Ciudad de México

Caribbean Tire, S.A. de C.V.
Av. Insurgentes S/N
Col. Lagunitas, Othon, P. Blanco
C.P. 77029, Chetumal, Quintana Roo

Comercial Arrendono, S.A. de C.V.
Av. José de Gálvez No. 410
Col. Centro de Abastos
C.P. 78390, San Luis, San Luis Potosí

Comercializadora Global Moderna, S.A. de C.V.
Nevado de Colima No. 206, piso 1, oficina 2
Col. Urdiales
C.P. 64430, Monterrey, Nuevo León

Comercializadora The New Tires, S.A. de C.V.
Av. Carmelo Pérez No. 844
Col. Benito Juárez
C.P. 57000, Nezahualcóyotl, Estado de México

Coppel, S.A. de C.V.
República No. 2855, Pte.
Col. Recursos Hidráulicos
C.P. 80105, Culiacán, Sinaloa

Distribuidora de Neumáticos Gea, S.A. de C.V.
Blvr. Everardo Márquez No. 673
Col. Coscotitlán
C.P. 42094, Pachuca de Soto, Hidalgo

Dodam, S.A. de C.V.
Calle Varsovia No. 44, piso 6, depto. 601
Col. Juárez
C.P. 06600, Ciudad de México

Econollantas Servicios y Accesorios, S.A. de C.V.
Av. Ejido E/ Reforma y 5 de febrero S/N
Col. El Arenal
C.P. 23460, Cabo San Lucas, Baja California Sur
FCA México, S.A. de C.V.
Prol. Paseo de la Reforma No. 1240
Col. Desarrollo Santa Fe
C.P. 05109, Ciudad de México

Floma Llantas, S.A. de C.V.
Av. Montemorelos No. 150
Col. Loma Bonita
C.P. 45086, Zapopan, Jalisco

Forte Universal, S.A. de C.V.
De la Amargura No. 60
Col. Palo Solo
C.P. 52778, Huixquilucan de Degollado, Estado de México

Futuramatires, S.A. de C.V.
Av. Álvaro Obregón No. 209
Col. Cuernavaca Centro
C.P. 62000, Cuernavaca, Morelos

General Tire de la Costa, S.A. de C.V.
Calle Pablo A. de La Garza No. 191
Col. Argentina
C.P. 64550, Monterrey, Nuevo León

Global Águila Azteca, S.A. de C.V.

Av. Ruiz Cortines No. 3500 Pte.
Col. Mitras, Centro
C.P. 64460, Monterrey, Nuevo León

Grupo Road Innovation, S.A. de C.V.
Gante No. 356
Col. Las Conchas
C.P. 44460, Guadalajara, Jalisco

Heng Chang, S.A. de C.V.
Tres Anegas No. 431 int. 10
Col. Nueva Industrial Vallejo
C.P. 07700, Ciudad de México

Honda de México, S.A. de C.V.
Carretera a El Castillo No. 7250
Parque Industrial
C.P. 45680, El Salto, Jalisco

Import Treads, S.A. de C.V.
Av. Vicente Guerrero No. 4100K
Col. Madero
C.P. 88270, Nuevo Laredo, Tamaulipas

Importacop, S.A. de C.V.
Blvr. Pedro Infante No. 2580
Col. Los Álamos
C.P. 80100, Culiacán Rosales, Sinaloa

Impo-Valle de México, S.A de C.V.
San Borja No. 1031, planta baja
Col. Benito Juárez
C.P. 03100, Ciudad de México

Joumic, S.A de C.V.
Av. Oaxaca No. 86, piso 1
Col. Roma Norte
C.P. 06700, Ciudad de México

Llantas Cavazos, S.A. de C.V.
Av. Jesús Cantú Leal No. 726
Col. Buenos Aires
C.P. 64800, Monterrey, Nuevo León

Llantas de Todas Marcas, S.A. de C.V.
Av. Gustavo Baz Prada No. 26, Local A
Col. Xocoyahualco
C.P. 54080, Tlalnepantla de Baz, Estado de México

Llantas y Refacciones de Matamoros, S.A. de C.V.
Av. Eugenio Garza Sada No. 4446
Col. Las Brisas
C.P. 64780, Monterrey, Nuevo León

Maxxis International México, S. de R.L. de C.V.
Montemorelos No. 150
Col. Loma Bonita
C.P. 45087, Zapopan, Jalisco

MG Asesorías y Soluciones Cork, S.A. de C.V.
Calzada Del Águila No. 146
Col. Moderna
C.P. 44190, Guadalajara, Jalisco

Navistar México, S. de R.L. de C.V.
Av. Ejército Nacional No. 8904
Col. Palmas Polanco
C.P. 11560, Ciudad de México

NT México, S. de R.L. de C.V.
Blvr. Insurgentes No. 6101
Col. Kino
C.P 22223, Tijuana, Baja California

Nueva Elektra del Milenio, S.A. de C.V.
Calle Limantitla No. 4207
Col. Santa Úrsula Xitla

C.P. 14000, Ciudad de México

Organización Emotion International, S.A. de C.V.
Pablo A. de La Garza No. 2602
Col. Moderna
C.P. 64530, Monterrey, Nuevo León

Overseas Imports, S. de R.L. de C.V.
Blvr. Gustavo Díaz Ordaz No. 14730
Col. Gas y Anexas
C.P. 22115, Tijuana, Baja California

Prime Wheel México, S. de R.L de C.V.
Exportadores No. 118
Ciudad Industrial Otay
C.P. 22444, Tijuana, Baja California

Proveedora de Llantas Jach, S.A. de C.V.
Prol. 16 de septiembre No. 9509
Col. Jardín
C.P. 72474, Puebla, Puebla

Reluv, S.A. de C.V.
Calle Felipe Berriozabal No. 1982
Fraccionamiento Jacarandas
Comercial Dos Mil
C.P. 87050, Ciudad Victoria, Tamaulipas

Reynard México, S.A. de C.V.

Av. Revolución No. 528, PH B
Col. San Pedro de los Pinos
C.P. 03800, Ciudad de México

Rines Especiales, S.A. de C.V.
Av. Ignacio L. Vallarta No. 5279
Col. Camino Real
C.P. 45040, Guadalajara, Jalisco

Servicenter Llantera del Pacifico, S.A. de C.V.
Carretera Prol. De Aldama No. 200
Col. Iguala de La Independencia, Centro
C.P. 40000, Iguala, Guerrero

TBC de México, S.A. de C.V.
Eje 114 No. 150
Col. Zona Industrial
C.P. 78395, San Luis Potosí, San Luis Potosí

Tecnicentro Royal, S.A. de C.V.
Av. Dr. Roberto Michel No. 785 A
Col. Aurora
C.P. 44460, Guadalajara, Jalisco

TIA GB México, S. de R.L. de C.V.
Américas B No. 1501, piso 22
Col. Providencia 1ra. Sección
C.P. 44630, Guadalajara, Jalisco

Tiendas Soriana, S.A. de C.V.
Alejandro de Rodas No. 3102
Col. Las Cumbres
C.P. 64610, Monterrey, Nuevo León

Tire Direct, S.A. de C.V.
Blvr. Campestre No. 72
Col. Casa Blanca
C.P. 37170, León, Guanajuato

Tire Express, S.A. de C.V.
Isla Magdalena No. 1485
Col. Rinconada de la Arboleda
C.P. 44549, Guadalajara, Jalisco

Titan Tire Corporation of México, S. de R.L. de C.V.
Paseo de la República No. 13020, interior 303
Col. Juriquilla

C.P. 76230, Querétaro, Querétaro

Todo Neumáticos y Más, S.A. P.I. de C.V.
Calzada Rufino Tamayo No. 11 F
Col. Pueblo Nuevo
C.P. 76900, Corregidora, Querétaro,

Tracsa, S.A.P.I. de C.V.
Av. Periférico Sur No. 7800
Col. Santa María Tequepexpan
C.P. 45510, Tlaquepaque, Jalisco

TTH Automotive Guanajuato, S. de R.L. de C.V.
Carretera 45d, Km. 12.5
Col. El Becerro (Santos Degollado)
C.P. 38177, Apaseo El Grande, Guanajuato

Value Tires Company, S. de R.L. de C.V.
Maestros Ilustres No. 414
Las Lomas 1ra Sección
C.P. 78210, San Luis Potosí, San Luis Potosí

Zafco Llantas México, S. de R.L. de C.V.
Av. Chapultepec No. 15 23-1
Col. Ladrón de Guevara
C.P. 44600, Guadalajara, Jalisco

Ztyres, S.A. de C.V.
Carretera León-Lagos de Moreno No. 2237-A, interior 4
Col. Potrero de la Caja
C.P. 37690 León, Guanajuato

3. Exportadores

Aeolus Tyre Co. Ltd.
Jiaodong South Road No. 48
Jiaozou City
ZIP Code 454003, Henan, China

Chaoyang Longmarch Tyre Co. Ltd.
Xiangyang Road No.1
Longcheng
ZIP Code 122009, Chaoyang City, Liaoning, China

Dongying Fangxing Rubber Co. Ltd.
Dawang Economic Development Zone
Guangrao, Dongying City
ZIP Code 257335, Shandong Providence, China

Double Coin Holdings Ltd.
Xujiahui Road No. 560, 20th floor
Hualun Mansion, Huangpu District
ZIP Code 200000, Shangai, China

Guizhou Tyre Co. Ltd.
Baihua Avenue No. 41
Yunyan District
ZIP Code 550000, Guiyang, China

Hangzhou Zhongce Rubber Co. Ltd.
Street No. 1
Qiantang District
ZIP Code 310018, Hangzhou, Zhejiang, China

Linglong Tyres
Jinlong Road No. 777
Zhaoyuan City
ZIP Code 265406, Shandong, China

Maxtrek Tyres
Baisha No. 5
Zona de Alta Tecnología, Zhaoqing
ZIP Code 526238, Guangdong, China

Megaligth Group
Jinhui Bussines Center RM5010
Changjiang Road
ZIP Code 266000, Qingdao, Shandong, China

Prinx Chengsan (Shandong) Tire Company
Nashan North Road No. 98
Rongcheng
ZIP Code 264300, Shandong, China

Qingdao Doublestar Industrial Co. Ltd.
WenLing Road No. 5
Laoshan District
ZIP Code 266100, Qingdao, Shandong, China

Qingdao Dignio Tyre Co. Ltd.
Yuling Mansion No. 19
Miaoling Road
ZIP Code 266061, Qingdao, Shandong, China

Qingdao Roadsun Tyre Co. Ltd.
Room 1705, Unit A, Central International Plaza No.19
Zhangzhou 2 Road
ZIP Code 266000, Qingdao, Shandong, China

Qingdao Sentury Tire Co. Ltd.
Tianshan 3rd Road No.5
Daxis Town
ZIP Code 266200, Qingdao, Shandong

Rodeo Tire
21D, Bldg. 4, Renheng Plaza 86 Maoxing
Pudong City
ZIP Code 200217, Shanghai, China

Sailun Tyre Co. Ltd.
Rubber Valley No. 43 Zhengzhou Road
Qingdao City
ZIP Code 266000, Shandong, China

Shandong Bayi Tyre
Tian'an 1st Road No. 1529
Zona de Desarrollo de Tecnología Industrial de Alta Tecnología en
Zaozhuang
ZIP Code 277000, Shandong, China

Shandong Changfeng Tire Co. Ltd.
Dawang Economic Development Zone
Dongying City
ZIP Code 257335, Shandong Province, China

Shandong Cocrea Tyre Co. Ltd.
Zhongchuang Avenue No.1
Yinan Economic Development Zone
ZIP Code 276000, Linyi City, Shandong, China

Shangdong Fengyuan Tire Manufacturing Co. Ltd.
Yicheng Economic
Development Zone Zaozhuang
ZIP Code 277000, Zaozhuang Shandong, China

Shangdong Gulun Rubber Co. Ltd.
West side of Jiefang Street north side of Buyun street
Xiajin Economic Development Zone
ZIP Code 253000, Dezhou, Shandong, China

Shangdong Haohua Tyre Group Co. Ltd.
West side of Jiefang Street north side of Buyun Street, No. 320
Shouguang City
ZIP Code 262725, Shandong Province, China

Shandong Jinyu Tire Ltd.
Floor 10, Block A, Planitum Plaza No. 5 Wenling Road
Laoshang District
ZIP Code 266100, Qingdao, China

Shandong Sanli Tire Group Co. Ltd.
RGWV+RFP, Jinshajiang Road
Cao County
ZIP Code 274401, Heze, Shandong, China

Shandong Yonfeng Tire Co. Ltd.
Economic Development Zone, Yishui
ZIP Code 276400, Linyi, Shandong, China

Shandong Wanda Tire Ltd.
No. 2, TongXing Road, Kenli Town
Dongying City
ZIP Code 257500, Shandong, China

Shandong Weifang Yuelong Rubber Co. Ltd.
Taitou, Shouguang
Weifang
ZIP Code 261000, Shandong, China

Shandong Zhongyi Rubber Co. Ltd.
Economic and Technological Development Zone
Anhui Dawang
ZIP Code 257399, Shandong, China

Shangdong Huasheng Rubber Co. Ltd.
Daozhuang Industrial Zone
Dongying City
ZIP Code 257000, Shandong, China

Sportrak Tire Group Limited
Shandong Highspeed West Coast Center No. 877
Lijiang West Road, Huangdao District
ZIP Code 26600, Huangdao, Qingdao, China

Sichuan Haida Tyre Group Co. Ltd.
Chuanxiang Road No. 568
Yangma Town
ZIP Code 641402, Jianyang, Sichuan, China

Tianjin Wanda Tire Group
666J+W6Q
Beichen District
ZIP Code 300409, Tianjin, China

Triangle Group Co. Ltd.
Taiwan Road No. 67
Weihai City
ZIP Code 264200, Shandong, China

Wanli Tyre Co. Ltd.
Wanli Road, Aotou Town No.3
Conghua District
ZIP Code 510940, Guangzhou Subprovince, Guangdong, China

Weifang Shunfuchang R&P Co. Ltd.
Intersection of Jinguang West Street and West Ring Road
Chenming Industrial Park
ZIP Code 262700, Shouguang, Shandong, China

Xuzhou Armour Rubber Co. Ltd.
Xulun Road No. 1
Xuzhou Industrial Park
ZIP Code 221011, Jiangsu, China

Yanchang Petroleum Group Rubber Co. Ltd.
1 East Tongyi Road, Fenghe Area, Xianyang
Qindu District
ZIP Code 712000, Shaanxi, China

Xu (Yeada) Shangdong Fenyuan Tyre Manufacturing Co Ltd.
Yicheng Economic Development Zone
Zaozhuang City
ZIP Code 277300, Shandong, China

4. Posibles importadores de los que no se cuenta con datos de localización

Importaciones Gariag, S.A. de C.V.

Pista de Pruebas Amistad, S.A. de C.V.

5. Posibles exportadores de los que no se cuenta con datos de localización

Jiangshu Tongyong Tyre Ltd.

6. Otros

Bridgestone Neumáticos de Monterrey, S.A. de C.V.
Juan Vázquez de Mella No. 481, piso 4
Col. Los Morales Polanco
C.P. 1110, Ciudad de México

Goodyear SLP, S. de R.L. de C.V.
Av. Principal No. 1100
Col. Parque Logístico
C.P. 78395, San Luis Potosí, San Luis Potosí

7. Gobierno

Embajada de la República Popular China en México
Platón No. 317
Col. Polanco
C.P. 11560, Ciudad de México

F. Requerimientos de información

30. El 6 de enero de 2023, la Secretaría requirió a las empresas Bridgestone Neumáticos de Monterrey, S.A. de C.V. ("Bridgestone Monterrey"), Goodyear Servicios Comerciales, S. de R.L. de C.V. ("Goodyear Servicios"), Goodyear SLP, S. de R.L. de C.V. ("Goodyear SLP"), Pirelli Neumáticos de México, S.A. de C.V. ("Pirelli"), para que proporcionaran evidencia con la que acreditaran que fabrican y ofrecen llantas radiales de diámetro interior nominal de 13 a 22 pulgadas (330.2 mm a 558.8 mm, respectivamente); proporcionaran su volumen de producción total para los periodos julio de 2019-junio de 2020, julio de 2020-junio de 2021 y julio de 2021-junio de 2022; el valor y volumen de ventas en el mercado interno y externo, su capacidad instalada para producir dichas llantas, y si apoyan el eventual inicio de la investigación antidumping sobre las importaciones de llantas neumáticas nuevas de construcción radial para automóvil y camioneta, de diámetro interior nominal de 13 a 22 pulgadas (330.2 mm a 558.8 mm, respectivamente) originarias de China.

31. Asimismo, específicamente a Bridgestone Monterrey se le requirió que proporcionara información de sus importaciones de llantas neumáticas nuevas de construcción radial para automóvil y camioneta, originarias de China, así como cifras relativas al empleo, salarios, autoconsumo e inventarios, correspondientes al periodo de julio de 2019-junio de 2022, así como sus estados financieros dictaminados de los ejercicios fiscales de 2019, 2020 y 2021, el estado de costos, ventas y utilidades de sus ventas al mercado nacional y de exportación, para los periodos de julio 2019-junio 2020, julio 2020junio 2021 y julio 2021junio 2022, e información anual sobre su inversión en capital fijo de julio de 2019-junio de 2022. El 2, 3 y 13 de febrero de 2022, Pirelli, Goodyear SLP y Bridgestone Monterrey, respectivamente, presentaron sus respuestas. Goodyear Servicios no presentó respuesta.

CONSIDERANDOS

A. Competencia

32. La Secretaría es competente para emitir la presente Resolución, conforme a lo dispuesto en los artículos 16 y 34 fracciones V y XXXIII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 1, 2 apartado A, fracción II, numeral 7, y 19 fracciones I y IV del Reglamento Interior de la Secretaría de Economía; 5 y 12.1 del Acuerdo relativo a la Aplicación del Artículo VI del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio de 1994 (el "Acuerdo Antidumping"); 5 fracción VII y 52 fracciones I y II de la Ley de Comercio Exterior (LCE), y 80 y 81 del Reglamento de la Ley de Comercio Exterior (RLCE).

B. Legislación aplicable

33. Para efectos de este procedimiento son aplicables el Acuerdo Antidumping, la LCE, el RLCE, el Código Fiscal de la Federación y el Código Federal de Procedimientos Civiles (CFPC), estos dos últimos de aplicación supletoria, así como la Ley Federal de Procedimiento Contencioso Administrativo (LFPCA) aplicada supletoriamente, de conformidad con el artículo Segundo Transitorio del Decreto por el que se expide la LFPCA.

C. Protección de la información confidencial

34. La Secretaría no puede revelar públicamente la información confidencial que las partes interesadas le presenten, ni la información confidencial de que ella misma se allegue, de conformidad con los artículos 6.5 del Acuerdo Antidumping, 80 de la LCE y 152 y 158 del RLCE. No obstante, las partes interesadas podrán obtener acceso a la información confidencial, siempre y cuando satisfagan los requisitos establecidos en los artículos 159 y 160 del RLCE.

D. Legitimidad procesal

35. De conformidad con lo señalado en los puntos 123 a 147 de la presente Resolución, la Secretaría determina que Bridgestone, Tornel, Continental y Michelin están legitimadas para solicitar el inicio de este procedimiento administrativo de investigación, de conformidad con lo previsto en los artículos 5.4 del Acuerdo Antidumping y 50 de la LCE.

E. Periodo investigado y analizado

36. La Secretaría determina fijar como periodo investigado el comprendido del 1 de julio de 2021 al 30 de junio de 2022, y como periodo de análisis de daño el comprendido del 1 de julio de 2019 al 30 de junio de 2022, periodos que fueron propuestos por las Solicitantes, toda vez que estos se apegan a lo previsto en el artículo 76 del RLCE y a la recomendación del Comité de Prácticas Antidumping de la Organización Mundial del Comercio (documento G/ADP/6 adoptado el 5 de mayo de 2000).

F. Análisis de discriminación de precios

1. Precio de exportación

37. Las Solicitantes propusieron calcular el precio de exportación a partir de los precios de importación que constan en la base de datos oficial del Servicio de Administración Tributaria (SAT). Señalaron que las estadísticas de importación les fueron proporcionadas por la CNIH. Añadieron que dicha fuente de información no permite identificar si los precios son netos de descuentos, bonificaciones o reembolsos, ya que la información solo puede obtenerse de los documentos y registros contables que pertenecen al importador o exportador.

38. Agregaron que, durante el periodo objeto de investigación, tres de las Solicitantes realizaron importaciones del producto objeto de investigación, las cuales, debido a su bajo volumen importado, fueron consideradas dentro del cálculo del precio de exportación, sin embargo, señalaron que de ser necesario podrían excluirse.

39. Las Solicitantes, con el objeto de identificar el producto objeto de investigación realizaron una depuración detallada de la base de datos del SAT. Para ello, explicaron que excluyeron las operaciones de importación considerando los siguientes criterios:

a. las que fueron realizadas con claves de pedimento A4, V1, K1, H1, F2 y F4, que corresponden a operaciones virtuales, de depósito fiscal y mercancías que pueden considerarse como muestras y retornos;

b. aquellas que refieren productos cuya descripción no corresponde con el propuesto a investigación, como agitador neumático, catálogo(s), cartel, base de metal, montados en rin, ensamble, tarjeta(s), tubo, rueda/mono rueda, llanta de plástico, manufactura plástica, llantas de construcción diagonal y llantas que por sus dimensiones o usos no corresponden a la mercancía investigada;

c. las que indican productos con distinta construcción, por ejemplo, llantas de construcción diagonal;

d. las que describen llantas con medidas de diámetro interior fuera del rango del producto objeto de investigación;

e. aquellas que indican llantas con uso distinto al del producto objeto de investigación;

f. las que señala a México como país de origen;

g. las correspondientes a la fracción 4011.20.06 con NICO 02 de la TIGIE, que refiere a llantas de construcción diagonal, y

h. aquellas que describen productos para autobuses y camiones (un peso de más de 4,536 kilogramos).

40. Por su parte, la Secretaría se allegó del listado oficial de pedimentos de las importaciones originarias de China que ingresaron a México a través de las fracciones arancelarias 4011.10.10 y 4011.20.06 de la TIGIE, durante el periodo investigado, que obtuvo del Sistema de Información Comercial de México (SIC-M). Cotejó dicha información con la que proporcionaron las Solicitantes, entre otros datos, la descripción de los productos, el valor en dólares y el volumen en piezas. Se identificaron diferencias en cuanto al número de operaciones y, por lo tanto, en el valor y volumen, encontrando algunas diferencias.

41. Por lo anterior, la Secretaría determinó calcular el precio de exportación a partir de las estadísticas de importaciones que reporta el SIC-M, en virtud de que la información contenida en dicha base de datos se obtiene previa validación de los pedimentos aduaneros que se da en un marco de intercambio de información entre agentes y apoderados aduanales, por una parte, y la autoridad aduanera, por la otra, la cual es revisada por el Banco de México y, por tanto, se considera como la mejor información disponible.

42. En razón de que la Secretaría consideró razonable la metodología propuesta por las Solicitantes, a partir de ella identificó las importaciones correspondientes al producto objeto de investigación.

a. Determinación

43. Con fundamento en el artículo 40 del RLCE, la Secretaría calculó el precio de exportación promedio ponderado en dólares por pieza para las llantas neumáticas nuevas de construcción radial para automóvil y camioneta (camión ligero), de diámetro interior nominal de 13 a 22 pulgadas (330.2 mm a 558.8 mm, respectivamente), originarias de China, para el periodo investigado.

b. Ajustes al precio de exportación

44. Las Solicitantes propusieron ajustar el precio de exportación por términos y condiciones de venta, en particular por flete interno, gastos locales portuarios y de exportación, flete marítimo, seguro marítimo y por crédito. Como sustento aportaron un estudio en el que se describe la metodología, el cual fue elaborado por una empresa consultora que cuenta con experiencia en comercio internacional.

45. Para el cálculo de los ajustes al precio de exportación, las Solicitantes obtuvieron información de las principales empresas productoras/exportadoras, a partir de la base de datos de la empresa Veritrade, que se dedica a proveer estadísticas de comercio exterior para distintos países. Identificaron información de las principales empresas productoras/exportadoras, con la finalidad de demostrar que representan un porcentaje importante de las exportaciones de llantas totales destinadas a México, los cuales reflejan un comportamiento general de los gastos en que incurren todos los exportadores de llantas chinas a México. Así también, indicaron que esas productoras/exportadoras estaban contempladas dentro de las principales exportadoras y productoras de llantas listadas en la publicación "Top list of China tire manufacturers and data in 2021" de la revista "European Rubber Journal".

46. Para determinar el crédito de la mercancía, las Solicitantes indicaron que Bridgestone, Michelin y Tornel realizaron importaciones del producto objeto de investigación durante el periodo investigado, por tal motivo propusieron considerar los términos de venta de cada una de ellas para ajustar las operaciones realizadas durante el periodo investigado. Para ello, presentaron una muestra de pedimentos de importación, con su documentación anexa como facturas, hoja de embarque, lista de empaque, aviso de pago y carta aclaratoria a la Aduana de Lázaro Cárdenas, Michoacán para determinar el crédito de la mercancía.

i Flete interno

47. Para el cálculo del flete interno indicaron que de acuerdo a las ubicaciones de las siete empresas productoras/exportadoras que identificaron a partir de las estadísticas de Veritrade, consideraron los puertos marítimos de salida más cercanos, asimismo, señalaron que, debido a la zona en la que se encuentran dichas empresas, los costos no fueron muy significativos.

48. Las Solicitantes para cotizar los costos del flete interno consideraron seis ciudades en las que se ubican las siete empresas productoras/exportadoras, las cuales fueron localizadas a través de la herramienta de búsqueda de ubicaciones Google Maps, así también, localizaron los puertos de salida más cercanos a éstas, y finalmente calcularon la distancia entre ambos.

49. Posteriormente, a través de la aplicación electrónica Searates, cotizaron los costos de flete interno considerando los domicilios de las siete productoras/exportadoras a los puertos de exportación identificados; debido a que las cotizaciones las obtuvieron fuera del periodo objeto de investigación, realizaron una deflactación para llevar la información a cada uno de los meses del periodo objeto de investigación. Señalaron que la empresa Searates cuenta con más de 17 años en el mercado, que permite a los consumidores en todo el mundo cotizar y mover mercancías. En relación con la deflactación realizada a las cotizaciones, utilizaron el Índice de Precios de Consumo (IPC) de China, que consultaron en la página de Internet https://tradingeconomics.com.

50. En las cotizaciones presentadas por las Solicitantes se observa el nombre de los exportadores, su ubicación y el movimiento al puerto más cercano. Cotizaron para un contenedor con capacidad de 40 pies HQ FCL (full container loaded o contenedor lleno en su capacidad). Posteriormente, dividieron este costo entre las piezas totales para obtener el precio en dólares por pieza.

51. La Secretaría previno a las Solicitantes para que explicaran si la fecha de la consulta correspondía a la fecha de la información reflejada en la cotización. En su respuesta, indicaron que las consultas realizadas correspondían a la misma fecha en que se realizaron.

52. También, les previno para que aclaran si las tarifas por flete correspondían al producto objeto de investigación, a la captura de pantalla y a la liga electrónica presentadas como soporte, y que forman parte del estudio sobre ajustes al precio de exportación. En su respuesta, indicaron que presentaron impresiones de pantalla de acuerdo a la fecha consultada, y que, en caso de una consulta actual a través de las ligas electrónicas presentadas, no desplegaría la misma información, ya que un cotizador de tarifas no puede dar información de fechas anteriores.

53. Las Solicitantes indicaron que, a partir de la información de las siete empresas productoras/exportadores en China, estimaron un costo promedio por flete interno en el periodo de investigación en dólares por pieza, considerando las capacidades en piezas y metros cúbicos para contenedores de 40 pies HQ, que es el idóneo para transportar por vía marítima el producto objeto de investigación.

ii Gastos portuarios de exportación y de despacho de exportación

54. Las Solicitantes manifestaron que, dentro de la cadena de suministro, una vez que la mercancía objeto de investigación se mueve del domicilio o planta del exportador al puerto marítimo, antes de sujetarse a las formalidades del despacho de exportación, deben hacerse todos los preparativos correspondientes dentro de los almacenes ubicados en los puertos marítimos. De esta manera identificaron los gastos portuarios para cada uno de los cuatro puertos identificados, así como, los gastos de despacho a la exportación.

55. Las Solicitantes señalaron que las cotizaciones de los gastos portuarios también se determinaron a través de la aplicación Searates, que fueron obtenidas fuera del periodo investigado y contemplando un contenedor de 40 pies HQ FCL. Indicaron que en cada puerto exportador se generan distintos conceptos o rubros, tales como el sistema de manifiesto automático, despacho aduanero, documento de origen, servicio de exportación, cargos y servicios de la terminal portuaria.

iii Flete y seguro marítimo

56. Las Solicitantes explicaron que los puertos que utilizaron para el cálculo del flete y seguro marítimos en China son los más cercanos a las principales empresas productoras/exportadoras, en general, para el comercio en China. Presentaron como referencia la información de Veritrade referida en el punto 45 de la presente Resolución. De la información presentada por las Solicitantes para el cálculo del precio del flete marítimo a México se observan cuatro puertos (Qingdao, Tianjin, Ningbo y Guangzhou-Canton).

57. Las Solicitantes seleccionaron la aduana de Manzanillo, ya que durante el periodo investigado recibió el mayor volumen de las importaciones de neumáticos de China a México, por lo que la consideraron como referencia.

58. Explicaron que el monto por concepto de flete marítimo lo obtuvieron a partir de cotizaciones realizados en EAX (https://eax.eiffmax.com), que es un agente de carga (freight forwarder) con sede en Hong
Kong, con una experiencia de 30 años en el corredor marítimo AsiaLatam (Latinoamérica).

59. Siendo que las tarifas marítimas son manejadas por EAX con base en índices de riguroso algoritmo y son aplicables para todos los puertos de China. Para ello, presentaron las tarifas marítimas de China a México del año 2020 al 2022, basado en la medida de un contenedor de 40 pies.

60. Señalaron que, debido a que la información presentada para el flete marítimo está comprendida dentro del periodo investigado, no hubo necesidad de realizar una deflactación para este ajuste.

iv Seguro marítimo

61. Las Solicitantes propusieron un ajuste por seguro marítimo, para sustentarlo presentaron información de una de las líneas navieras más reconocidas a nivel internacional, Hamburg Sud (www.hamburgsud.com), que provee un seguro marítimo para cualquier imprevisto como robo o incendio, que puede ocurrir durante el transporte, seguro que se considera una protección llamada value protect, asegurando la carga para cualquier eventualidad logística del embarque.

62. Identificaron el cubicaje de llantas a transportar en un contenedor. Presentaron una relación que identifica tamaño de rin y el número de llantas que caben en un contenedor. Dicha información abarca las medidas de 13 a 22 pulgadas. La relación está incluida en el estudio referido en el punto 44 de la presente Resolución.

63. Como se mencionó en el punto 49 de la presente Resolución, las Solicitantes deflactaron la información de las cotizaciones relativas al flete interno, gastos portuarios y seguro marítimo, ya que la información adquirida fue en una fecha posterior al periodo investigado.

64. Para obtener un coeficiente, obtuvieron el Índice de Precios al Consumidor (IPC) de China, correspondiente a los meses del periodo investigado de la fuente de información y la página de Internet https://tradingeconomics.com/china/consumer-price-index-cpi. Con la información mensual calcularon un coeficiente para IPC dividiendo el IPC final entre el IPC inicial. Presentaron los cálculos y las capturas de pantalla como sustento de la fuente anteriormente mencionada.

65. Para obtener los costos mensuales de las cotizaciones para cada ajuste (flete interno, gastos portuarios y seguro marítimo) de cada una de las siete empresas productoras/exportadoras consideradas, dividieron el coeficiente mensual para deflactarlo.

66. A partir de la metodología señalada y las constancias probatorias presentadas para efecto de acreditar la deflactación de las cotizaciones, para cada uno de los ajustes propuestos, las Solicitantes calcularon un costo mensual dentro del periodo investigado en dólares por pieza relacionado con cada una de las medidas de rin y del contenedor correspondiente.

67. Las Solicitantes señalaron que para aquellas operaciones donde no les fue posible identificar el tipo de rin, hicieron un promedio de los ajustes de todas las medidas del rin.

v Crédito

68. Las Solicitantes propusieron un ajuste por crédito, al respecto, señalaron que la base de datos que les fue proporcionada por la CNIH no incluye fecha de emisión y pago de las facturas correspondientes a los pedimentos de importación, en razón de estos señalamientos propusieron utilizar la información propia de las Solicitantes que realizaron importaciones del producto investigado durante el periodo investigado. Para ello, obtuvieron la diferencia de días entre la fecha de emisión de la factura y la fecha de pago correspondiente de sus transacciones a la importación realizadas en el periodo investigado. Posteriormente, realizaron un promedio ponderado por el volumen importado del número de días reportado por transacción para obtener el plazo aplicable.

69. Las Solicitantes obtuvieron la tasa de interés de los pasivos a corto plazo para China de la página de Internet www.tradingeconomics.com del Banco Central de China.

70. En el caso de las Solicitantes que realizaron importaciones del producto objeto de investigación durante el periodo investigado, se consideró la información que presentaron para realizar los ajustes por crédito únicamente a las operaciones realizadas por éstas.

c. Determinación

71. De conformidad con los artículos 2.4 del Acuerdo Antidumping, 36 de la LCE, y 53 y 54 del RLCE, la Secretaría ajustó el precio de exportación por concepto de flete interno, gastos portuarios, flete y seguro marítimo y crédito que presentaron las Solicitantes, para las llantas neumáticas nuevas de construcción radial para automóvil y camioneta (camión ligero), de diámetro interior nominal de 13 a 22 pulgadas (330.2 mm a 558.8 mm, respectivamente).

2. Valor normal

72. Las Solicitantes propusieron calcular el valor normal a partir de los precios en el mercado interno de China. Para sustentarlo presentaron un estudio de precios -Estudio de precios de llantas para automóvil y camión ligero en China- ("Estudio de precios de llantas"), elaborado por la misma empresa consultora que realizó el estudio sobre ajustes al precio de exportación mencionado en el punto 44 de la presente Resolución.

73. La metodología descrita en el Estudio de precios de llantas, para obtener los precios de la mercancía investigada consistió en la identificación de las 32 principales empresas productoras de llantas en China obtenida de una publicación que ha hecho reportes de la situación global del hule y de la industria de las llantas por más de 130 años, así como otras publicaciones consultadas. El listado de la publicación referida contiene las marcas comerciales, las páginas de Internet, las ventas totales y las correspondientes al mercado interno de China, además de la capacidad de producción de las empresas productoras chinas de llantas.

74. Como sustento documental presentaron las publicaciones "Líderes mundiales manufactureros de llantas", a partir de la página de Internet www.tyrepress.com, "Global Top 75" de Tire Business, la cual presenta un ranking mundial de las 75 empresas productoras de llantas, "Top List of China tire manufactures and data in 2021" de European Rubber Journal y "Ranking 2021 de Empresas de Neumáticos domésticos en China" de Chinese Rubber Industry Association (CRIA), que contiene el Ranking 2021 de Empresas de Neumáticos domésticos en China, así como, capturas de pantalla y páginas de Internet de las publicaciones consultadas para identificar a los principales productores de llantas en China, y señalaron que son publicaciones especializadas reconocidas a nivel mundial en la industria de llantas

75. Adicionalmente, consultaron una revista china especializada en información del mercado de accesorios y automotriz en dicho país, de la cual obtuvieron información para identificar las medidas de llantas más utilizadas en el mercado doméstico de China. Presentaron capturas de pantalla y un gráfico de barras con las medidas de rin que contiene los porcentajes de las medidas más utilizadas en China.

76. Para obtener los precios en el mercado interno de China utilizaron dos fuentes, la primera corresponde a las principales empresas manufactureras de llantas en China, que obtuvieron a través de sus distribuidores (mayoristas), y la segunda a partir del comercio electrónico de la página más utilizada en ese país.

77. Respecto a la primera fuente de información, comenzaron contactando directamente al departamento de ventas domésticas de cada empresa. Afirmaron que las negociaciones se llevaron a cabo en idioma chino a través de la plataforma WeChat. Aportaron: el formato de cotización, las listas de precios, las capturas de pantalla del WeChat, las conversaciones, teléfonos y sitios web.

78. Señalaron que los precios constituyen una base razonable para el cálculo del valor normal de llantas neumáticas nuevas de construcción radial para automóvil y camioneta rin 13 a 22 pulgadas, en el mercado doméstico de China.

79. Por su parte, la Secretaría observó que las Solicitantes presentaron cotizaciones para las empresas que ocupan los lugares: primero, segundo, cuarto, octavo y undécimo de la publicación "Top List of China tire manufactures and data in 2021" de European Rubber Journal, en la que se reportan a las 32 empresas más importantes en China.

80. Las Solicitantes argumentaron que las empresas chinas ocupan distintas posiciones dentro de los reportes y publicaciones presentadas, que utilizaron para integrar la tabla de las principales productoras en China. Aseguraron que, al inicio de la prospección, tenían consideradas de 20 a 30 empresas; sin embargo, al no tener respuesta, se fue reduciendo el número. No obstante, mencionaron que el punto medular no consiste en considerar solo los primeros lugares en orden de prelación, dado que demostraron que las empresas chinas figuran dentro de las publicaciones sobre la industria, por lo que cualquier cotización de estas empresas, es significativa y representativa del mercado doméstico en China.

81. En otro orden de ideas, en relación a la segunda fuente de información, las Solicitantes, para obtener los precios en el mercado interno utilizaron la vía del comercio electrónico (minorista). Mencionaron que de acuerdo con el portal de estadística The Statista Digital Market Outlook, utilizaron el sitio web con el mayor número de transacciones de comercio electrónico en China. Presentaron capturas de pantalla, páginas web y precios.

82. Afirmaron que los precios constituyen una base razonable para el cálculo del valor normal de llantas neumáticas nuevas de construcción radial para automóvil y camioneta rin 13 a 22 pulgadas, en el mercado
doméstico de China. La Secretaría previno a las Solicitantes para que aclararan el nivel comercial e indicaran si éstos son comparables a las exportaciones efectuadas a México. En respuesta, indicaron que los precios de los portales electrónicos son precios al menudeo que no resultan comparables con los volúmenes exportados a México. Por ello, las Solicitantes descartaron los precios al menudeo provenientes de los sitios electrónicos, es decir, para el cálculo del valor normal solo utilizaron los precios provenientes de las empresas manufactureras de llantas en China.

83. Debido a que los precios se encuentran en renminbi, las Solicitantes realizaron las conversiones a dólares de los Estados Unidos, a partir de la información del tipo de cambio de la página de Internet https://www.xe.com/currencyconverter/convert/?Amount=1&From=CNY&To=USD. Adicionalmente, aportaron capturas de pantalla y los cálculos realizados.

84. Debido a que las fechas de las cotizaciones y referencias de precios se encuentran fuera del periodo investigado, las Solicitantes deflactaron los precios para llevarlos a cada uno de los meses del periodo investigado. Utilizaron la información, metodología y pruebas referidas en el punto 64 de la presente Resolución.

85. Así, reiteraron que los precios en el mercado interno de China constituyen una base razonable para el cálculo del valor normal de llantas neumáticas nuevas de construcción radial para automóvil y camioneta rin 13 a 22 pulgadas en el mercado doméstico de China.

86. La Secretaría analizó la información y pruebas aportadas por las Solicitantes, derivado de ello identificó que dos de las cinco cotizaciones señalan expresamente que son distribuidores, por lo cual, los excluyó del cálculo del valor normal, al no tener la certeza de que sean productores.

87. Igualmente, la Secretaría revisó y analizó la información y pruebas proporcionadas por las Solicitantes, para calcular el precio promedio de las llantas neumáticas nuevas de construcción radial para automóvil y camioneta (camión ligero), de diámetro interior nominal de 13 a 22 pulgadas (330.2 mm a 558.8 mm, respectivamente), en el mercado interno de China, la que consideró razonable porque verificó todas las publicaciones señaladas en el punto 74 de la presente Resolución, y constató que las tres empresas manufactureras de las que proporcionaron las cotizaciones, se encuentran en las principales publicaciones, tanto mundiales como de China sobre la industria llantera, asimismo, verificó en las páginas de Internet que las empresas referidas son productoras de la mercancía investigada, y corroboró que las medidas de las llantas cotizadas corresponden a las del producto investigado.

a. Determinación

88. De conformidad con lo dispuesto en los artículos 2.1 del Acuerdo Antidumping y 31 de la LCE, la Secretaría calculó un precio promedio en dólares por pieza en China a partir de la información de precios aportada por las Solicitantes.

b. Ajustes al valor normal

89. Debido a que las Solicitantes refirieron que los precios son de mayoreo, la Secretaría las previno para que aclararan el nivel comercial de los precios, e indicaran si éstos son comparables a las exportaciones efectuadas a México. En respuesta, las Solicitantes indicaron que las cotizaciones se hicieron con base en volúmenes de mayoreo y que son comparables con los volúmenes exportados a México.

90. Para sustentar su argumento, analizaron las cifras de los volúmenes de los principales exportadores de llantas de China a México durante el periodo investigado, con base en información obtenida de Veritrade, que fue referida en el punto 45 de la presente Resolución, además presentaron las páginas de Internet consultadas, así como capturas de pantalla en las que se hace constar la información consultada.

91. Las Solicitantes observaron que el primer exportador de llantas de China a México reportó durante el periodo investigado una cantidad mensual promedio comparable a la cantidad total cotizada, por tal motivo, aseguraron que los precios aportados son comparables con los volúmenes de exportación durante el periodo investigado, ya que, tanto los volúmenes de exportación como los de las cotizaciones de valor normal corresponden a ventas al mayoreo.

92. Por otro lado, las Solicitantes señalaron que las principales empresas manufactureras de llantas no venden directamente al consumidor final en el mercado doméstico de China, sino que lo hacen a través de distribuidores propios o autorizados.

93. En este sentido, la Secretaría les previno para que demostraran que dichos precios se encuentran a nivel ex fábrica y no son susceptibles de ajustes por distribución y/o comercialización, ni cargas impositivas y crédito.

94. Las Solicitantes afirmaron que la consultora que realizó el Estudio de precios de llantas, obtuvo a través de las cinco empresas manufactureras el contacto de sus departamentos de ventas domésticas y las cotizaciones de sus precios. Indicaron que algunos fabricantes no venden de forma directa, es decir, cuentan con puntos de ventas físicos o tiendas propias.

95. Afirmaron que, todas las cotizaciones están al mismo nivel comercial, sin intervenir un tercero, siendo cotizaciones directas por parte de las empresas. Aclararon que no realizaron ajustes por diferencias en cargas impositivas y en niveles comerciales al valor normal, ya que al identificar a los fabricantes y sus vendedores (tiendas propias) se trata del mismo nivel comercial de las fábricas.

96. Respecto al crédito, aseguraron que lo usual es que los productores al tener las llantas ya fabricadas requieren el pago de contado y en su totalidad, por lo tanto, no existen ajustes por este concepto.

97. Con relación al ajuste por cargas impositivas, presentaron un comunicado del Gobierno chino del 28 de noviembre de 2014, en el que se indica la cancelación del impuesto sobre los neumáticos para auto, por tal motivo, afirmaron que no existen ajustes por ese concepto.

i Flete interno

98. Las Solicitantes propusieron ajustar el valor normal por concepto de flete interno, para llevar los precios a nivel ex fábrica.

99. Para identificar los puntos de entrega consultaron en las páginas de Internet de las empresas manufactureras sus puntos de venta, es decir, ingresaron a sus sitios electrónicos para localizar la tienda cercana a las fábricas. De esta manera, identificaron que para algunas de las empresas la tienda de entrega o recolección se encuentra en la misma fábrica, para lo cual, afirmaron que los precios se encuentran a nivel ex fábrica y no necesitan ningún ajuste. En los casos contrarios, donde el punto de entrega se encuentra en una ciudad diferente al de la fábrica, las Solicitantes propusieron ajustar los precios por concepto de flete interno.

100. Por otro lado, para conocer el número de llantas transportadas por contenedor, utilizaron la metodología del cubicaje, información y pruebas presentadas en el punto 62 de la presente Resolución.

101. Para calcular el ajuste por flete interno consultaron la página de Internet de un agente de carga (freight forwarder), especializado en el mercado doméstico de China, y cotizaron los fletes internos de las fábricas a los puntos de entrega. Como sustento presentaron la página de Internet, capturas de pantalla de la información consultada y las cotizaciones del flete interno de la ubicación de las fábricas a los puntos de venta de las empresas manufactureras.

102. Debido a que los precios se encuentran en renminbi, las Solicitantes realizaron las conversiones a dólares de los Estados Unidos, a partir de la información del tipo de cambio mencionado en el punto 83 de la presente Resolución.

103. Debido a que las cotizaciones de los fletes internos se encuentran fuera del periodo investigado, las Solicitantes deflactaron los precios para llevarlos a cada uno de los meses del periodo investigado. Utilizaron la metodología, información y pruebas señaladas en el punto 63 de la presente Resolución.

104. La Secretaría valoró los argumentos y revisó las pruebas de la información presentadas por las Solicitantes para calcular el ajuste por flete interno, y lo consideró razonable, por tratarse de una empresa de logística en China, cuyas cotizaciones refieren a contenedores de las fábricas a los puntos de entrega.

c. Determinación

105. De conformidad con los artículos 2.4 del Acuerdo Antidumping y 56 del RLCE, la Secretaría ajustó el valor normal por concepto de flete interno, a partir de la información que aportaron las Solicitantes.

3. Margen de discriminación de precios

106. De conformidad con lo establecido en los artículos 2.1 del Acuerdo Antidumping, 30 de la LCE y 38 del RLCE, la Secretaría comparó el valor normal con el precio de exportación y determinó que existen indicios suficientes, basados en pruebas positivas, para presumir que, durante el periodo investigado, las importaciones de llantas neumáticas nuevas de construcción radial para automóvil y camioneta (camión ligero), de diámetro interior nominal de 13 a 22 pulgadas (330.2 mm a 558.8 mm, respectivamente) originarias de China, que ingresan a través de las fracciones arancelarias 4011.10.10 y 4011.20.06 de la TIGIE, se realizaron con un margen de discriminación de precios superior al de minimis.

G. Análisis de daño y causalidad

107. La Secretaría analizó los argumentos y las pruebas aportadas por las Solicitantes, para determinar si existen indicios suficientes para sustentar que las importaciones de llantas neumáticas nuevas de construcción radial para automóvil y camioneta originarias de China, en presuntas condiciones de discriminación de precios, causaron amenaza de daño a la rama de producción nacional de la mercancía similar. Esta evaluación comprende, entre otros elementos, un examen de:

a. el volumen de las importaciones en presuntas condiciones de discriminación de precios, su precio y el efecto de éstas en los precios internos del producto nacional similar;

b. la repercusión del volumen y precio de esas importaciones en los indicadores económicos y financieros de la rama de producción nacional del producto similar, y

c. la probabilidad de que las importaciones aumenten sustancialmente, el efecto de sus precios en los precios internos y que probablemente hagan aumentar la demanda de nuevas importaciones, la capacidad de producción libremente disponible del país exportador o su aumento inminente y sustancial, la demanda por nuevas importaciones y las existencias del producto objeto de investigación.

108. El análisis de los indicadores económicos y financieros de la rama de producción nacional corresponden a la información que Bridgestone, Tornel, Michelin y Continental proporcionaron, ya que representan el 59% de la producción nacional de llantas neumáticas nuevas de construcción radial para automóvil y camioneta similares a las que son objeto de investigación en el periodo investigado y 60% en el analizado, tal como se determina en el punto 137 de la presente Resolución.

109. Para tal efecto, la Secretaría consideró datos de los periodos julio de 2019-junio de 2020, julio de 2020-junio de 2021 y julio de 2021-junio de 2022, que constituyen el periodo analizado e incluyen el investigado para el análisis de discriminación de precios. Salvo indicación en contrario, el comportamiento de los indicadores económicos y financieros en un determinado año o periodo se analiza con respecto al inmediato anterior comparable.

1. Similitud del producto

110. De conformidad con lo previsto en los artículos 2.6 del Acuerdo Antidumping y 37 fracción II del RLCE, la Secretaría evaluó la información y las pruebas que las Solicitantes aportaron para determinar si las llantas radiales de fabricación nacional son similares al producto objeto de investigación.

111. Las Solicitantes afirmaron que las llantas radiales de fabricación nacional son similares a las que se importan de China, ya que ambos productos se fabrican a partir de los mismos insumos y mediante procesos de producción análogos; tienen características físicas semejantes y algunas de las empresas que importaron llantas radiales de China son sus clientes, lo que indica que ambas mercancías tienen los mismos usos y consumidores.

a. Características

112. A partir de la información y los medios de prueba que las Solicitantes proporcionaron, la Secretaría constató que las llantas radiales de fabricación nacional tienen las mismas características que las que presentan las originarias de China, señaladas en los puntos 10 y 11 de la presente Resolución.

113. Para acreditar la similitud entre el producto objeto de investigación y el de fabricación nacional, las Solicitantes presentaron cartas de Bridgestone, Tornel, Michelin y Continental, que contienen los listados de las llantas que fabrican y sus dimensiones. De acuerdo con el soporte probatorio referido, la Secretaría observó que las llantas radiales de fabricación nacional son de diámetro interior nominal de 13 a 22 pulgadas (330.2 mm a 558.8 mm, respectivamente), y presentan un código de identificación que se localiza en la parte lateral, que indica la anchura de sección, la relación altura/anchura y si es de construcción radial; además, el diámetro interior o la medida del rin expresado en pulgadas, la capacidad máxima de carga y la categoría de velocidad.

114. De acuerdo con la información que proporcionaron las Solicitantes, y derivado del análisis de los argumentos, así como de los medios de prueba presentados, que obran en el expediente administrativo del caso, la Secretaría contó de manera inicial con elementos suficientes que indican que el producto de fabricación nacional y el que es objeto de investigación presentan características semejantes.

b. Proceso productivo

115. De la revisión y análisis de las cartas proporcionadas por las Solicitantes, que contienen el diagrama y descripción de su proceso de producción, así como los insumos que utilizan para fabricar las llantas radiales similares a las que son objeto de investigación, se concluye que los productos que producen son elaborados a partir de caucho/hule (sintético o natural), acero, textiles, negro de humo/sílica, así como antioxidantes, aceites, resinas y químicos en general, y mediante el proceso productivo que se indica en el punto 25 de la presente Resolución y, por lo tanto, las llantas radiales, tanto originarias de China como las de fabricación nacional se producen a partir de los mismos insumos y procesos productivos análogos, que no muestran diferencias sustanciales.

116. Con base en la información que obra en el expediente administrativo, la Secretaría determinó inicialmente que el producto objeto de investigación y su similar de fabricación nacional, se fabrican a partir de los mismos insumos y mediante procesos productivos similares.

c. Normas

117. Las Solicitantes manifestaron que las llantas neumáticas nuevas de construcción radial deben cumplir, al igual que las originarias de China, con especificaciones que las normas NOM-086-SCFI-2018 y la NOM-086-1-SCFI-2020 establecen, relacionadas con la seguridad de las llantas y los métodos de pruebas, así como con la norma NMX-T-004-SCFI-2015, que indica definiciones técnicas que aplican para las dos normas referidas.

d. Usos y funciones

118. La información disponible en el expediente administrativo indica que las llantas radiales, tanto de fabricación nacional como las originarias de China, se utilizan para soportar la carga de un vehículo y permitir su desplazamiento mediante el contacto (rodamiento) con la superficie del camino, por lo que absorben algunos impactos de la carretera, trasmiten la tracción, las fuerzas de aceleración y de frenado, además de mantener o cambiar la dirección del vehículo; asimismo, en el caso de la fabricación de automóviles, constituyen un componente dentro de la cadena productiva. Para sustentarlo, además de la información referida en el punto 28 de la presente Resolución, también presentaron publicaciones electrónicas sobre las llantas de fabricación nacional, tales como: "¿Para qué sirven las llantas? ¿Qué funciones realizan?" de topdriverz.com, "La importancia de las llantas en los autos-Llantas Depot tus Llantas a un Click" de Depot.mx, "¿Cuál es la función de una llanta?" de llantasregio.com y "La función de los neumáticos en los automóviles" de noticias autocosmos.com.

e. Consumidores y canales de distribución

119. Las Solicitantes afirmaron que las llantas nacionales se distribuyen y comercializan principalmente a través de mayoristas, distribuidores especializados (con tiendas propias), clubes de precios, tiendas departamentales y de autoservicios, así

como concesionarios de autos. Por ello, las llantas radiales de fabricación nacional, al igual que las importadas de China llegan a todo el territorio nacional.

120. En cuanto a los consumidores de las llantas radiales de fabricación nacional, indicaron que se destinan a clientes del sector automotriz y, en general, a todos aquellos que cuentan con automóviles y camionetas que tienen un uso particular y/o comercial. Agregaron que, durante el periodo investigado, clientes de las Solicitantes sustituyeron compras nacionales por llantas radiales originarias de China.

121. Al respecto, de acuerdo con los listados de ventas al mercado interno de las Solicitantes a sus clientes, y el listado de operaciones de importación del SIC-M que ingresaron a través de las fracciones arancelarias 4011.10.02, 4011.10.03, 4011.10.04, 4011.10.05, 4011.10.06, 4011.10.07, 4011.10.08, 4011.10.09, 4011.10.99 y 4011.20.02, así como 4011.10.10 NICO 01, 02, 03, 04, 05, 06, 07, 08 y 99, y 4011.20.06 NICO 01 de la TIGIE conforme a lo señalado en el punto 16 inciso a de la presente Resolución, la Secretaría observó que 22 clientes de la rama de producción nacional realizaron importaciones de llantas radiales de China, durante el periodo analizado, lo que permite presumir que, en efecto, ambos productos se destinan a los mismos consumidores y mercados.

f. Determinación

122. A partir de lo señalado en los puntos anteriores de la presente Resolución, la Secretaría contó con elementos suficientes para determinar, de manera inicial, que las llantas radiales de producción nacional son similares al producto objeto de investigación, en virtud de que tienen características semejantes, se fabrican con los mismos insumos y mediante procesos productivos que no muestran diferencias sustanciales; asimismo, atienden a los mismos mercados y consumidores, lo que les permite cumplir las mismas funciones y ser comercialmente intercambiables, de manera que puedan considerarse similares, en términos de lo dispuesto en los artículos 2.6 del Acuerdo Antidumping y 37 fracción II del RLCE.

2. Rama de producción nacional y representatividad

123. De conformidad con lo establecido en los artículos 4.1 y 5.4 del Acuerdo Antidumping, 40 y 50 de la LCE, y 60, 61 y 62 del RLCE, la Secretaría identificó a la rama de producción nacional del producto similar al investigado como una proporción importante de la producción nacional total de llantas neumáticas nuevas de construcción radial para automóvil y camioneta, tomando en cuenta si son importadoras del producto objeto de investigación o si existen elementos para presumir que se encuentran vinculadas con empresas importadoras o exportadoras del mismo.

124. Bridgestone, Tornel, Michelin y Continental indicaron que, en conjunto con Goodyear Servicios, Pirelli, Bridgestone Monterrey y Goodyear SLP, son las empresas productoras nacionales de llantas neumáticas nuevas de construcción radial para automóvil y camioneta similares a las que son objeto de investigación.

125. Asimismo, manifestaron que durante el periodo investigado representaron más del 25% de la producción nacional total de llantas neumáticas nuevas de construcción radial para automóvil y camioneta. Adicionalmente, presentaron una carta de la empresa Bridgestone Monterrey, donde expresa su apoyo a la solicitud de inicio de la investigación.

126. Para sustentar la conformación de la industria nacional de llantas neumáticas nuevas de construcción radial para automóvil y camioneta, así como su participación en la producción nacional total de estos productos, las Solicitantes presentaron: i) una carta de la CNIH del 13 de mayo de 2022, en la que se señala, salvo a Goodyear SLP, a las empresas referidas en el punto 124 de la presente Resolución como productores de llantas en México, y ii) escrito de la CNIH del 10 de agosto de 2022, en donde se explica la metodología para calcular la producción nacional total de llantas radiales para automóvil y camioneta, la cual se describe a continuación:

a. la CNIH recopila la información sobre la producción que sus empresas afiliadas le envían, y

b. la producción de Bridgestone Monterrey y de Goodyear SLP se estima a partir de las estadísticas de comercio exterior que la Agencia Nacional de Aduanas de México reporta sobre exportaciones de dichas empresas, ya que no están afiliadas a la CNIH y exportan su producción.

127. Con la finalidad de contar con mayores elementos sobre las empresas productoras nacionales y cuantificar la producción nacional total de llantas neumáticas nuevas de construcción radial para automóvil y camioneta similares a las que son objeto de investigación, la Secretaría previno a las Solicitantes y formuló requerimientos de información a las empresas Bridgestone Monterrey, Goodyear SLP, Goodyear Servicios y Pirelli, para que proporcionaran lo siguiente:

a. a las Solicitantes, que aclararan si la empresa Goodyear SLP debe considerarse o no parte de la producción nacional y, de ser el caso, que corrigieran la información sobre ello presentada en su respuesta al Formulario oficial, así como en la carta que la CNIH emitió, referida en el punto 126 de la presente Resolución;

b. a Bridgestone Monterrey, se le requirió para que presentara la información señalada en los puntos 30 y 31 de la presente Resolución, y

c. por lo que se refiere a las empresas Goodyear SLP, Goodyear Servicios y Pirelli se les requirió la información señalada en el punto 30 de la presente Resolución.

128. En su respuesta a la prevención, las Solicitantes manifestaron que Goodyear SLP sí forma parte de la producción nacional; asimismo, presentaron una carta de la CNIH del 3 de febrero de 2023, que indica a las empresas productoras de llantas en México, en donde se incluye a dicha empresa.

129. Por su parte, Pirelli, Goodyear SLP y Bridgestone Monterrey dieron respuesta al requerimiento de información que la Secretaría les formuló; no fue el caso de Goodyear Servicios, según fue señalado en el punto 31 de la presente Resolución.

130. Pirelli proporcionó los volúmenes de su producción de llantas radiales similares a las que son objeto de investigación, su capacidad instalada para su fabricación y sus ventas al mercado interno y de exportación de dichas mercancías, correspondiente a los periodos julio de 2019-junio de 2020, julio de 2020-junio de 2021 y julio de 2021-junio de 2022. Con respecto a si apoya o se opone a un eventual inicio de investigación antidumping sobre las importaciones de los productos mencionados originarios de

China, Pirelli manifestó que no tiene interés específico al respecto, pero reitera su compromiso para el respeto y cumplimiento de las disposiciones legales que apliquen.

131. Asimismo, Goodyear SLP y Bridgestone Monterrey también proporcionaron los volúmenes de su producción de llantas radiales, de diámetro interior nominal de 13 a 22 pulgadas (330.2 mm a 558.8 mm, respectivamente), así como su capacidad instalada para su fabricación, correspondiente a los periodos julio de 2019-junio de 2020, julio de 2020-junio de 2021 y julio de 2021-junio de 2022. Sin embargo, afirmaron que no efectuaron ventas de estos productos en el mercado interno y externo, en tanto que son empresas maquiladoras, por lo que sus ingresos son resultado de su operación de maquila.

132. Para sustentarlo, presentaron su contrato de maquila celebrado con una empresa extranjera; en particular, Bridgestone Monterrey indicó que opera al amparo de un programa de Industria Manufacturera, Maquiladora y de Servicio de Exportación (IMMEX), y aportó constancia que lo acredita. Adicionalmente, Goodyear SLP manifestó que, dada su situación de maquiladora, no sufriría afectación o beneficio alguno como resultado del inicio de la investigación antidumping sobre las importaciones de llantas radiales, originarias de China, por lo que no cuenta con los elementos para apoyar u oponerse a dicho procedimiento.

133. Al analizar la información y medios de prueba que Goodyear SLP y Bridgestone Monterrey presentaron, la Secretaría constató su carácter de empresas maquiladoras, que operan al amparo de un programa IMMEX. Lo sustenta el contrato de maquila que tienen con una empresa extranjera. Asimismo, de lo establecido en el contrato de maquila que la empresa Goodyear SLP presentó, destaca que la empresa extranjera:

a. es la dueña de las materias primas que se utilizan para la producción de los productos;

b. indica, mediante órdenes de maquila y un calendario de trabajo, qué, cuánto y cuándo producir;

c. proporciona la información técnica, así como las especificaciones y documentación requerida para el control de los productos;

d. proporciona a Goodyear SLP el "Know-how" técnico necesario para realizar las actividades de maquila, ensamblaje y producción de los productos;

e. pone a disposición de Goodyear SLP, personal altamente entrenado y especializado en las técnicas de producción, y

f. es la propietaria de los productos derivados de la operación de Goodyear SLP e indica el lugar al cual deben ser enviados.

134. En cuanto a la empresa Bridgestone Monterrey, se ubica dentro del mismo supuesto que Goodyear SLP, lo anterior resulta evidente derivado de su reconocimiento de empresa maquiladora, el contrato de maquila que tiene con una empresa extranjera y el hecho de que, al igual que Goodyear SLP, opera al amparo de un programa IMMEX, lo cual acreditó con una constancia de empresa IMMEX.

135. Con base en la información y el resultado del análisis de las pruebas que Goodyear SLP y Bridgestone Monterrey aportaron, la Secretaría contó con los elementos suficientes para determinar que estas empresas no pueden tener el carácter de productoras nacionales de los productos similares a los que son objeto de investigación. En consecuencia, tampoco pueden considerarse como parte de la rama de producción nacional, pues conforme a lo previsto en los artículos 4.1 del Acuerdo Antidumping y 40 de la LCE, la rama de producción nacional la conforman productores nacionales. A continuación, en lo que interesa, se transcriben dichos preceptos legales:

> Artículo 4.1 del Acuerdo antidumping
>
> "4.1 A los efectos del presente Acuerdo, la expresión "rama de producción nacional" se entenderá en el sentido de abarcar **el conjunto de los productores nacionales** de los productos similares, **o aquellos** de entre ellos cuya producción conjunta constituya una proporción importante de la producción nacional total de dichos productos**..."**
>
> **[Énfasis añadido]**
>
> Artículo 40 de la LCE
>
> "Artículo 40.- Para la determinación de la existencia de daño, se entenderá por rama de producción nacional **el total de los productores nacionales** de las mercancías idénticas o similares, **o aquéllos** cuya producción conjunta constituya una proporción importante de la producción nacional total**..."**
>
> **[Énfasis añadido]**

136. Con base en los resultados descritos anteriormente, la Secretaría estimó la producción nacional total de llantas neumáticas nuevas de construcción radial para automóvil y camioneta, similares a las que son objeto de investigación, a partir de la siguiente información: i) los volúmenes de producción que la CNIH aportó de las empresas productoras nacionales que identificó como fabricantes de dichos productos, sin considerar la correspondiente de Goodyear SLP y de Bridgestone Monterrey, y ii) los volúmenes de producción que las empresas Bridgestone, Tornel, Michelin, Continental, Goodyear Servicios y Pirelli Neumáticos aportaron de los productos referidos.

137. A partir de esta información, la Secretaría determinó que Bridgestone, Tornel, Michelin y Continental son representativas de la rama de producción nacional fabricante de llantas neumáticas nuevas de construcción radial para automóvil y camioneta, pues fabricaron en conjunto el 59% de la producción nacional de estos productos en el periodo investigado y 60% en el analizado.

138. Por otra parte, Bridgestone, Tornel y Michelin afirmaron que importaron algunos tipos de llantas radiales objeto de investigación, con el fin de ofrecer un catálogo más amplio a los clientes. Argumentaron que dichas importaciones no son la causa de la distorsión de precios o de la amenaza de daño, puesto que durante el periodo analizado representaron el 2.7% del total importado de China y el precio al que concurrieron al mercado nacional fue más del 50% que el de las importaciones totales de dicho país.

139. Al respecto, la Secretaría observó del listado de operaciones de importación reportadas por el SIC-M que, durante el periodo analizado, ingresaron por las fracciones arancelarias 4011.10.02, 4011.10.03, 4011.10.04, 4011.10.05, 4011.10.06, 4011.10.07, 4011.10.08, 4011.10.09, 4011.10.99 y 4011.20.02, así como 4011.10.10 NICO 01, 02, 03, 04, 05, 06, 07, 08 y 99, y 4011.20.06 NICO 01 de la TIGIE, importaciones correspondientes a Bridgestone, Tornel y Michelin de llantas neumáticas nuevas de construcción radial para automóvil y camioneta, tanto originarias de China como de los demás orígenes. En cuanto a Continental, también efectúo importaciones de otros orígenes.

140. Por lo que se refiere a las importaciones de llantas neumáticas nuevas de construcción radial para automóvil y camioneta que Bridgestone, Tornel, Continental y Michelin efectuaron de otros orígenes, calculados como se indica en el punto 167 de la presente Resolución, la Secretaría observó que fueron volúmenes significativos, pues representaron el 22% de las importaciones totales en el periodo analizado y 20% en el investigado.

141. En cuanto a las importaciones objeto de investigación que Bridgestone, Tornel y Michelin realizaron, la Secretaría constató que alcanzaron una participación de 2% en el periodo julio de 2019-junio de 2020, 0.3% en el periodo julio de 2020-junio de 2021 y 6% en el periodo investigado con respecto a las importaciones totales de China. Asimismo, estas importaciones tuvieron el siguiente comportamiento:

a. concurrieron al mercado nacional a precios mayores del precio promedio del total de las importaciones de China en los periodos julio de 2019-junio de 2020 y julio de 2020-junio de 2021, en porcentajes de 17% y 156%, respectivamente, aunque 8% menor en el periodo julio de 2021-junio de 2022, de forma que en el periodo analizado su precio fue 9% mayor, y

b. en el periodo analizado representaron el 2% de la producción de llantas neumáticas nuevas de construcción radial para automóvil y camioneta de las Solicitantes (3% en el periodo investigado) y el 3% de sus ventas al mercado interno (7% en el periodo investigado).

142. Los resultados descritos en relación con las importaciones investigadas que Bridgestone, Tornel y Michelin realizaron, aun cuando alcanzaron el 6% en el periodo investigado, no aportan elementos que indiquen que podrían haber causado daño, tampoco distorsionar los precios en el mercado nacional, considerando el nivel de precios al que concurrieron y su magnitud en relación con la producción y las ventas al mercado interno de la rama de producción nacional. En cuanto a las importaciones que estas empresas y Continental realizaron de otros orígenes, aun cuando fueron significativos, la Secretaría concluyó que no existen elementos que indiquen que dichas importaciones son una causa de daño, pues a partir de lo señalado en los puntos 270 y 271 de la presente Resolución, su participación en el CNA solo creció 0.6 puntos porcentuales en el periodo analizado y su precio promedio se ubicó por arriba del precio de las ventas nacionales al mercado interno y el de las importaciones investigadas.

143. Por otra parte, Bridgestone, Tornel y Michelin manifestaron que podrían considerarse vinculadas con las empresas comercializadoras a través de las cuales realizaron las importaciones del producto investigado. No obstante, argumentaron que no existen elementos que indiquen que tal situación motive un comportamiento distinto del que observan los productores no vinculados, puesto que las importaciones que realizaron se dieron en condiciones de mercado, como sustento presentaron lo siguiente:

a. estudios de precios de transferencia elaborados bajo principios o lineamientos de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), en los que se concluye que las operaciones intercompañía de dos empresas Solicitantes que realizaron importaciones investigadas fueron pactadas a precio de mercado;

b. una de las empresas Solicitantes presentó una certificación del Director de Relaciones Institucionales de México y América Central, donde reitera que la empresa exportadora y dicha Solicitante tienen estrategias comerciales independientes, no tienen directores comunes y tampoco participación accionaria directa, y

c. la empresa comercializadora, mediante la cual otra de las empresas Solicitantes realizó las importaciones, no tiene una posición jurídica u operativa de limitar o dirigir a la empresa Solicitante a que se hace referencia, y tampoco a la inversa.

144. Al respecto, en términos de los artículos 4.1 del Acuerdo Antidumping y 61 del RLCE, la vinculación se encuentra asociada con la existencia de control entre las empresas, pero también con el hecho de que, si tal situación existiera, debe motivar de parte del productor en cuestión, un comportamiento diferente al de los productores no vinculados.

145. La información que las Solicitantes proporcionaron no sustenta que Bridgestone, Tornel y Michelin se encuentran vinculadas con empresas importadoras o exportadoras de China de llantas neumáticas nuevas de construcción radial para automóvil y camioneta, puesto que de dicha información no se desprende que estas empresas tuvieran control alguno sobre las exportadoras o productoras de China, o bien, que ocurriera lo contrario, en los términos que los artículos 4.1 del Acuerdo Antidumping, en la nota 11 a pie de página, y 61 del RLCE establecen para tal fin.

146. Adicionalmente, el volumen poco significativo de importaciones objeto de investigación que Bridgestone, Tornel y Michelin realizaron, no permite considerar que están motivadas de manera distinta a productores no vinculados; asimismo, al presentar la solicitud, su carácter es de productores nacionales.

147. Con base en los resultados descritos, la Secretaría determinó de manera inicial que las Solicitantes constituyen la rama de producción nacional de llantas neumáticas nuevas de construcción radial para automóvil y camioneta similares a las que son objeto de investigación, toda vez que durante el periodo investigado produjeron el 59% de la producción nacional total de estos productos y 60% en el analizado, de conformidad con lo establecido en los artículos 4.1 y 5.4 del Acuerdo Antidumping, 40 y 50 de la LCE y 60, 61 y 62 del RLCE. Adicionalmente, la Secretaría no contó con elementos que indiquen que las Solicitantes se encuentren vinculadas con exportadores o importadores del producto objeto de investigación.

3. Mercado internacional

148. En relación con el mercado internacional, las Solicitantes proporcionaron un artículo de la consultora Zhiyan, cuya fuente es la página de Internet https://www.yoojia.com/article/9550671059040866282.html. Señalaron que la referida consultora analiza

el desarrollo industrial. Este artículo contiene información sobre neumáticos radiales de semi-acero, que se utilizan principalmente en automóviles de pasajeros y vehículos comerciales ligeros. Igualmente aportaron estadísticas de importaciones y exportaciones mundiales por la subpartida arancelaria 4011.10 de Trade Map, donde se incluyen las llantas radiales objeto de investigación.

149. De la información del artículo de Zhiyan, las Solicitantes destacaron que en 2018, las ventas anuales de neumáticos semi-acero globales alcanzaron un valor de aproximadamente 1,580 mil millones; en los próximos 10 años, la principal región de crecimiento de la demanda mundial de neumáticos seguirá estando en Asia; se prevé que de 2017 a 2027, la tasa de crecimiento anual compuesto de la demanda de la India, el noreste de Asia y el sudeste asiático alcanzará el 7.4%, 4.6% y 3.9%, respectivamente, que siguen siendo mucho más altas que la tasa de crecimiento anual compuesta del 1.5% y el 1.4% en América del Norte y Europa. Por lo tanto, en la próxima década, la principal área de crecimiento del mercado mundial de neumáticos seguirá siendo la región de Asia y el Pacífico.

150. Por otra parte, la Secretaría también se allegó de las estadísticas de importaciones y exportaciones de Trade Map, pero consideró las subpartidas arancelarias 4011.10 y 4011.20, puesto que, conforme se indica en el punto 19 de la presente Resolución, el producto objeto de investigación ingresa al mercado nacional a través de las fracciones arancelarias 4011.10.10 y 4011.20.06 de la TIGIE. Observó que esta información, por una parte, incluye datos hasta 2021 y, por otra, no es homogénea en lo que se refiere a la unidad de cantidad, pues para algunos países se indican toneladas y para otros, unidades. Para algunos países no reporta el volumen, por ello, con la finalidad de describir el comercio mundial de llantas neumáticas nuevas de construcción radial para automóvil y camioneta, la Secretaría consideró el valor que el Trade Map proporciona sobre importaciones y exportaciones mundiales por las subpartidas señaladas.

151. De la información considerada, la Secretaría observó que en 2021 con respecto de 2019 el valor de las exportaciones mundiales registró un incremento de 5%. En este mismo periodo, los principales países exportadores fueron China (19.8%), Tailandia (7.9%), Alemania (7.6%) y Corea del Sur (4.6%).

152. Por su parte, el valor de las importaciones mundiales registró un incremento de 7% de 2019 a 2021, periodo en el que los principales importadores fueron Estados Unidos (20.1%), Alemania (8.5%), Francia (4.5%), México (3.8%), Países Bajos (3.6%) y Reino Unido (3.5%).

153. En particular, en 2021 China concentró el 20.3% del valor de las exportaciones mundiales, seguido de Tailandia (7.9%), Alemania (7.3%) y Estados Unidos (4.2%). En el mismo año, Estados Unidos concentró el 20.2% del valor de las importaciones totales, seguido de Alemania (8.3%), Francia (4.8%) y México (3.8%).

4. Mercado nacional

154. La información que obra en el expediente administrativo indica que Bridgestone, Continental, Michelin, Tornel, Goodyear Servicios y Pirelli son las empresas productoras nacionales de llantas neumáticas nuevas de construcción radial para automóvil y camioneta, el resto de la oferta en México la complementan importaciones de diversos orígenes, entre ellas las originarias de China, Estados Unidos, Brasil, Japón y Perú.

155. Con respecto a los canales de distribución, como se indicó en el punto 119 de la presente Resolución, tanto las importaciones objeto de investigación como el producto de fabricación nacional se distribuyen y comercializan principalmente a través de mayoristas, distribuidores especializados (con tiendas propias), tiendas departamentales y de autoservicios, así como concesionarios de autos que se ubican en todo el territorio nacional. Asimismo, ambos productos se destinan a clientes del sector automotriz y, en general, a los consumidores de todos los sectores económicos que cuentan con automóviles y camionetas que tienen un uso particular y/o comercial.

156. Asimismo, las Solicitantes argumentaron que las llantas neumáticas nuevas de construcción radial para automóvil y camioneta se demandan y consumen durante todo el año. Sin embargo, en los periodos vacacionales correspondientes a los meses de abril, julio y noviembre (efecto del buen fin y preventas navideñas) se presentan ligeros repuntes, debido a que los consumidores invierten en llantas para usarlas en carreteras nacionales.

157. Por otra parte, la Secretaría evaluó el comportamiento del mercado nacional de llantas neumáticas nuevas de construcción radial para automóvil y camioneta, con base en la información disponible en el expediente administrativo. Para ello, calculó el Consumo Nacional Aparente (CNA) de este producto a partir de lo siguiente:

a. los datos de producción que la CNIH aportó de las empresas productoras nacionales (sin considerar los correspondientes a Goodyear SLP y a Bridgestone Monterrey), así como los proporcionados por Bridgestone, Tornel, Michelin, Continental y Pirelli;

b. las exportaciones a partir de los datos que presentaron Bridgestone, Tornel, Michelin, Continental y Pirelli, y

c. las cifras de importaciones para el periodo analizado, correspondientes exclusivamente al producto objeto de investigación, obtenidas conforme se indica en el punto 167 de la presente Resolución.

158. La Secretaría observó que el mercado nacional de llantas neumáticas nuevas de construcción radial para automóvil y camioneta registró un comportamiento creciente durante el periodo analizado. En efecto, el CNA (calculado como la producción nacional total, más las importaciones, menos las exportaciones) aumentó 18% en el periodo julio de 2020-junio de 2021 con respecto al periodo anterior comparable, y 14% en el periodo investigado, de forma que aumentó 35% en el periodo analizado. El desempeño de cada componente del CNA fue el siguiente:

a. las importaciones totales aumentaron 48% en el periodo analizado; crecieron 20% en el periodo julio de 2020-junio de 2021 y 23% en el periodo investigado. Durante el periodo analizado las importaciones totales se efectuaron de 44 países. En particular, durante el periodo investigado, los principales proveedores fueron China, Estados Unidos, Brasil, Japón, Perú y Corea del Sur, que en conjunto representaron el 81% del volumen total importado;

b. la producción nacional registró un crecimiento de 44% en el periodo analizado; aumentó 26% en el periodo julio de 2020-junio de 2021 y 15% en el periodo investigado, y

c. las exportaciones aumentaron 39% en el periodo julio de 2020-junio de 2021 y 28% en el periodo investigado, lo que significó de manera acumulada un crecimiento de 78% en el periodo analizado.

159. Por lo que se refiere a la Producción Nacional Orientada al Mercado Interno (PNOMI), calculada como la producción nacional total menos las exportaciones, registró un incremento de 20% en el periodo analizado; aumentó 16% en el periodo julio de 2020-junio de 2021 y 3% en el periodo investigado.

5. Análisis real y potencial de las importaciones

160. De conformidad con lo previsto en los artículos 3.1, 3.2, 3.7 y 5.8 del Acuerdo Antidumping, 41 fracción I y 42 fracción I de la LCE, y 64 fracción I y 68 fracción I del RLCE, la Secretaría evaluó el comportamiento y la tendencia de las importaciones del producto objeto de investigación durante el periodo analizado, tanto en términos absolutos como en relación con la producción o el consumo nacional. Asimismo, analizó si el comportamiento del volumen de las importaciones originarias de China sustenta la probabilidad de que éstas aumenten sustancialmente en el futuro inmediato.

161. Las Solicitantes manifestaron que, durante la mayor parte del periodo analizado, las llantas neumáticas nuevas de construcción radial para automóvil y camioneta, objeto de investigación, ingresaron a través de las fracciones arancelarias 4011.10.02, 4011.10.03, 4011.10.04, 4011.10.05, 4011.10.06, 4011.10.07, 4011.10.08, 4011.10.09, 4011.10.99 y 4011.20.02 de la TIGIE; actualmente por las fracciones arancelarias 4011.10.10 y 4011.20.06 de la TIGIE. Sin embargo, agregaron que también ingresan otros productos, por ejemplo, agitador neumático, catálogo(s), cartel, base de metal, montados en rin, ensamble, tarjeta(s), tubo, rueda/mono rueda, llanta de plástico, manufactura plástica, llantas de construcción diagonal y llantas que por sus dimensiones o usos no corresponden a la mercancía investigada.

162. Al respecto, Bridgestone, Tornel, Michelin y Continental manifestaron que la CNIH les proporcionó la base de importaciones que ingresan por las fracciones arancelarias señaladas en el punto anterior de la presente Resolución, para el periodo comprendido de julio de 2019 a junio de 2022. Indicaron que esta información, que proviene de datos del SAT, incluye la descripción del producto en cada operación.

163. A partir de esta base, las Solicitantes calcularon los valores y volúmenes de importaciones de llantas neumáticas nuevas de construcción radial para automóvil y camioneta, tanto originarias de China como de los demás orígenes. Para ello, explicaron que excluyeron las operaciones de importación considerando los criterios señalados en el punto 39 de la presente Resolución.

164. Para evaluar la razonabilidad de los cálculos que las Solicitantes efectuaron, la Secretaría se allegó del listado de las operaciones de importación del SIC-M por las fracciones arancelarias señaladas anteriormente, realizadas en el periodo comprendido de julio de 2019 a junio de 2022. Lo anterior, en virtud de que la información contenida en dicha base de datos se obtiene previa validación de los pedimentos aduaneros que se da en un marco de intercambio de información entre agentes y apoderados aduanales, por una parte, y la autoridad aduanera por la otra, misma que es revisada por el Banco de México y, por tanto, se considera como la mejor información disponible. Además, dicho listado de operaciones de importación, incluye, entre otros elementos, el volumen, valor y la descripción del producto importado en cada operación.

165. La Secretaría corroboró que los volúmenes y valores de importaciones totales correspondientes a las fracciones arancelarias 4011.10.02, 4011.10.03, 4011.10.04, 4011.10.05, 4011.10.06, 4011.10.07, 4011.10.08, 4011.10.09, 4011.10.99, 4011.20.02, 4011.10.10 y 4011.20.06 de la TIGIE conforme a lo señalado en el punto 16 inciso a de la presente Resolución, tanto originarias de China como de los demás orígenes, que resultan de la base del SAT, para los periodos julio de 2019-junio de 2020, julio de 2020-junio de 2021 y julio de 2021-junio de 2022 no difieren de modo significativo con los que se obtienen a partir del listado de operaciones de importación del SIC-M que ingresaron a través de dichas fracciones arancelarias.

166. Asimismo, con base en la información del listado de las operaciones de importación del SIC-M por las fracciones arancelarias señaladas, de acuerdo con la descripción del producto importado en cada operación, la Secretaría constató que ingresaron al mercado nacional fundamentalmente llantas neumáticas objeto del presente procedimiento. Sin embargo, también observó que ingresaron otros productos, como lo señala el punto 161 de la presente Resolución, pero en volúmenes insignificantes (2% del total importado en el periodo analizado).

167. Para calcular el valor y volumen total de las importaciones de llantas neumáticas nuevas de construcción radial para automóvil y camioneta, la Secretaría replicó en la base de importaciones del SIC-M la metodología propuesta por las Solicitantes, señalada en el punto 163 de la presente Resolución, y excluyó los productos distintos al producto objeto de investigación.

168. Las Solicitantes argumentaron que, en un contexto de recuperación del mercado nacional, las importaciones objeto de investigación aumentaron 58.1% en el periodo analizado (24% en el periodo investigado), mientras que el mercado creció 30.7%. Agregaron que, en dicho periodo, incrementaron su participación en relación con el total importado, el CNA, la producción nacional y las ventas al mercado interno.

169. De acuerdo con la información que obra en el expediente administrativo, la Secretaría observó que las importaciones totales registraron un crecimiento de 48% en el periodo analizado: aumentaron 20% en el periodo julio de 2020-junio de 2021 con respecto al periodo comparable anterior, y 23% en el periodo investigado. El incremento que las importaciones totales observaron durante el periodo analizado se explica por el desempeño tanto de las importaciones originarias de China como de los demás orígenes.

170. En efecto, las importaciones originarias de China tuvieron un incremento de 61% a lo largo del periodo analizado: aumentaron 29% en el periodo julio de 2020-junio de 2021 con respecto al periodo comparable anterior, y 25% en el periodo investigado, cuando contribuyeron con el 47% de las importaciones totales (46% en el periodo julio de 2020-junio de 2021), luego de que en el periodo julio de 2019-junio de 2020 representaron el 43%, lo que significó un crecimiento de 4 puntos porcentuales en el periodo analizado.

171. Por su parte, las importaciones de los demás orígenes aumentaron 37% a lo largo del periodo analizado: aumentaron 13% en el periodo julio de 2020-junio de 2021 y 21% en el periodo investigado; asimismo, disminuyeron su participación en las

importaciones totales en 4 puntos porcentuales a lo largo del periodo analizado (3.2 puntos en el periodo julio de 2019-junio de 2020 y 0.8 puntos en el periodo investigado).

172. En términos de participación en el mercado nacional, la Secretaría observó que las importaciones totales aumentaron 5.2 puntos porcentuales en el CNA del periodo julio de 2019-junio de 2020 al periodo investigado, al pasar de 54% a 59.2% (46.3% en el periodo julio de 2020-junio de 2021). El incremento de las importaciones totales en el CNA está asociado en gran medida con el aumento de participación de mercado que observaron las importaciones investigadas:

a. en los periodos julio de 2019-junio de 2020, julio de 2020-junio de 2021 y julio de 2021-junio de 2022, las importaciones investigadas representaron en el CNA el 23.3%, 25.4% y 27.9%, respectivamente, lo que significó un incremento de 4.6 puntos porcentuales en el CNA durante el periodo analizado (2.1 puntos porcentuales en el periodo julio de 2020-junio de 2021 y 2.5 puntos porcentuales en el investigado). En los periodos señalados, las importaciones investigadas representaron el 29%, 30% y 33% el volumen de la producción nacional total, y

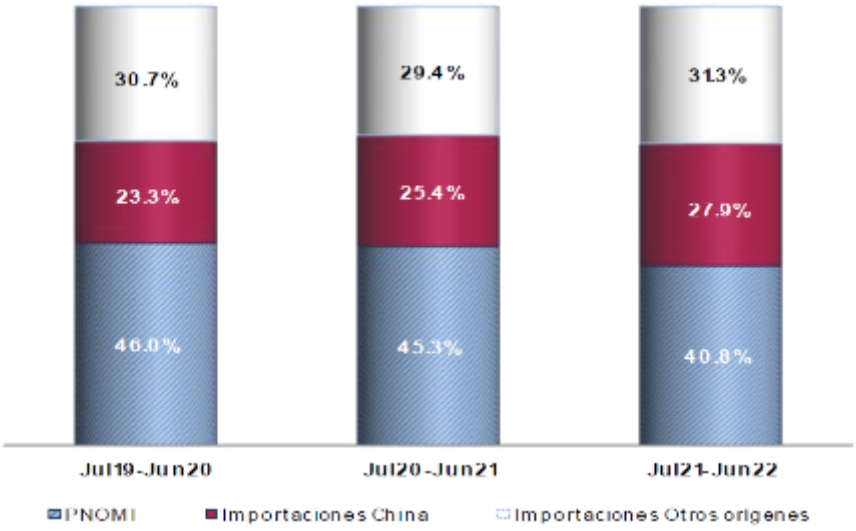
b. las importaciones de otros orígenes aumentaron su participación en el CNA en 0.6 puntos porcentuales en el periodo analizado, al pasar de 30.7% del periodo julio de 2019-junio de 2020 a 31.3% en el periodo investigado (29.4% en el periodo julio de 2020-junio de 2021).

173. En consecuencia, la PNOMI disminuyó su participación en el CNA en 5.2 puntos porcentuales del periodo julio de 2019-junio de 2020 al periodo investigado, al pasar de 46% a 40.8% (45.3% en el periodo julio de 2020-junio de 2021), de modo que registró una pérdida de 0.7 puntos porcentuales del periodo julio de 2019-junio de 2020 al siguiente periodo comparable y 4.5 puntos porcentuales en el periodo investigado.

174. De los 5.2 puntos porcentuales de pérdida de mercado de la rama de producción nacional en el periodo analizado, 4.6 puntos son atribuibles a las importaciones investigadas en presuntas condiciones de discriminación de precios, en tanto que 0.6 puntos porcentuales a las de los demás orígenes.

175. Los resultados descritos en los puntos anteriores de la presente Resolución, indican que las importaciones del producto objeto de investigación registraron una tendencia creciente en términos absolutos y relativos durante el periodo analizado, mientras que la rama de producción nacional, ante el crecimiento que registró el mercado, vio limitado su desempeño al perder participación en el CNA, atribuible en gran medida al incremento de las importaciones investigadas.

Mercado nacional de llantas neumáticas de construcción radial



Fuente: Base de importaciones del SIC-M, las Solicitantes y cálculos de la Secretaría

176. Adicionalmente, las Solicitantes argumentaron que el crecimiento sostenido y significativo de importaciones de llantas radiales para automóvil y camioneta originarias de China con precios significativamente subvalorados, ha tenido un efecto de desplazamiento de las ventas de producto nacional y de contención del precio nacional, y la considerable capacidad instalada y de producción de la que dicho país dispone, sustenta la probabilidad de que, en un mercado con expectativas de crecimiento, en el futuro inmediato continúen aumentando en condiciones de discriminación de precios, situación que ocasionaría el incremento del deterioro de los indicadores económicos y financieros de la industria nacional.

177. Para ilustrar la magnitud que podrían alcanzar las importaciones investigadas en el periodo julio de 2022-junio de 2023, en un escenario conservador, las Solicitantes proyectaron mediante una elasticidad de sustitución de importaciones y ventas; las de los demás orígenes, con base en la participación que tuvieron en el CNA durante el periodo analizado, misma que se aplicó al CNA proyectado, este último estimado a partir de la variación de la demanda de neumáticos del parque vehicular a principio de cada año más la demanda de neumáticos de los autos nuevos. Como resultado, estimaron que en el periodo julio de 2022-junio de 2023, las importaciones investigadas se incrementarán al menos 15.5%, que es una tasa de variación altamente probable dada la tendencia y nivel de la variación observada durante el periodo analizado.

178. Sin embargo, como respuesta a la prevención que la Secretaría les formuló, las Solicitantes consideraron apropiado proyectar las importaciones investigadas a partir de la Tasa Media de Crecimiento Anual (TMCA) que dichas importaciones, conforme a los volúmenes que calcularon, observaron en el periodo analizado, en tanto que, las importaciones de los demás orígenes, las proyectaron conforme a la metodología descrita en el punto anterior de la presente Resolución.

179. La Secretaría analizó la metodología que las Solicitantes utilizaron para realizar las proyecciones de las importaciones investigadas y de otros orígenes y la consideró razonable, de manera inicial, pues se basa, en cuanto a las importaciones investigadas en la TMCA que observaron en el periodo analizado, en tanto que las importaciones de otros orígenes en su participación que tuvieron en el CNA de llantas neumáticas nuevas de construcción radial para automóvil y camioneta en el periodo analizado.

180. La Secretaría replicó la metodología que las Solicitantes propusieron para las proyecciones de las importaciones investigadas y observó que en el periodo julio de 2022-junio de 2023, las importaciones originarias de China alcanzarían un volumen que sería 25% mayor con respecto al que registraron en el periodo investigado, lo que les permitiría incrementar su participación en 5.5 puntos porcentuales con respecto a la que tuvieron en el periodo investigado. En el mismo periodo, la producción nacional disminuiría su participación de mercado en 4.7 puntos porcentuales con respecto a la que registró en el periodo investigado, debido a que las importaciones de otros orígenes disminuirían en 0.8 puntos porcentuales su participación de mercado.

181. Con base en el análisis descrito en los puntos anteriores de la presente Resolución, la Secretaría determinó inicialmente que las importaciones originarias de China registraron una tendencia creciente en términos absolutos y en relación con la producción de la rama de producción nacional y el CNA tanto en el periodo analizado como en el investigado. Asimismo, existen indicios suficientes que sustentan la probabilidad fundada de que en el futuro inmediato las importaciones investigadas aumenten considerablemente, a un nivel que, dada la participación que registraron en el mercado nacional y los precios a que concurrieron, continúen incrementando su participación de mercado y amenacen causar daño a la rama de producción nacional.

6. Efectos reales y potenciales sobre los precios

182. De conformidad con los artículos 3.1, 3.2 y 3.7 del Acuerdo Antidumping, 41 fracción II y 42 fracción III de la LCE, y 64 fracción II y 68 fracción III del RLCE, la Secretaría analizó si las importaciones investigadas concurrieron al mercado mexicano a precios considerablemente inferiores a los del producto nacional similar y de otros países, o bien, si su efecto fue deprimir los precios internos o impedir el aumento que, en otro caso, se hubiera producido; si el nivel de precios de las importaciones fue determinante para explicar su comportamiento en el mercado nacional y si existen indicios de que los precios a los que se realizan harán aumentar la cantidad demandada por dichas importaciones.

183. Las Solicitantes manifestaron que, durante el periodo analizado, las importaciones de llantas neumáticas nuevas de construcción radial para automóvil y camioneta, originarias de China, concurrieron al mercado nacional con precios que se situaron consistentemente por debajo de los precios nacionales. En particular, en el periodo investigado, estimaron que fue menor en un porcentaje de 25.2% con respecto del precio nacional y de 39.7% en relación con el precio de las importaciones de los demás países. Ante esta situación, señalaron que tuvieron que disminuir su precio a fin de incrementar sus ventas al mercado interno, pero dando como resultado una disminución en las utilidades y en el margen operativo.

184. Para evaluar los argumentos de las Solicitantes, la Secretaría calculó los precios implícitos promedio de las importaciones investigadas y del resto de los países, de acuerdo con los volúmenes y valores obtenidos conforme a lo descrito en el punto 167 de la presente Resolución.

185. Con base en la información descrita en el punto anterior, la Secretaría observó que el precio promedio de las importaciones investigadas aumentó 10% del periodo julio de 2019-junio de 2020 al siguiente lapso comparable y 19% en el periodo investigado, de manera que registró un incremento de 31% durante el periodo analizado. En los mismos periodos, el precio promedio de las importaciones de otros orígenes registró incremento de 1%, 9% y 10%, respectivamente.

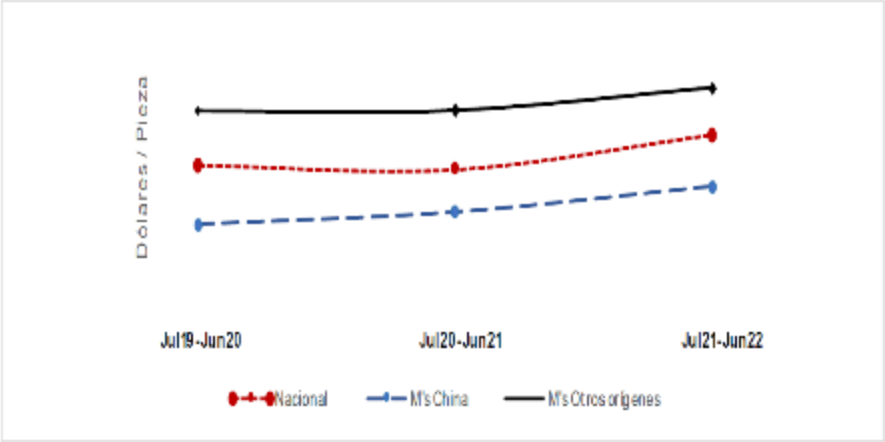
186. En cuanto al precio promedio de venta al mercado interno de la rama de producción nacional, medido en dólares, éste disminuyó 2% en el periodo julio de 2020-junio de 2021, pero aumentó 19% en el periodo investigado, de manera que acumuló un crecimiento de 16% en el periodo analizado.

187. Con la finalidad de evaluar la existencia de subvaloración, la Secretaría comparó el precio libre a bordo planta (FOB por las siglas en inglés de Free On Board), de las ventas al mercado interno de la rama de producción nacional con el precio de las importaciones investigadas; para ello, este último se ajustó con el arancel correspondiente, gastos de agente aduanal y derechos de trámite aduanero.

188. La Secretaría observó que, el precio promedio de las importaciones investigadas, en presuntas condiciones de discriminación de precios, fue sistemáticamente menor que el precio nacional durante el periodo analizado, en porcentajes de 33%, 24% y 25% en los periodos julio de 2019-junio de 2020, julio de 2020-junio de 2021 y julio de 2021-junio de 2022, respectivamente.

189. En relación con el precio promedio de las importaciones de otros orígenes, en los periodos julio de 2019-junio de 2020, julio de 2020-junio de 2021 y julio de 2021-junio de 2022, el precio de las llantas objeto de investigación fue menor en porcentajes de 48%, 43% y 38%. Estos resultados se ilustran en la siguiente gráfica.

Precios de las importaciones y del producto nacional



Subvaloración (%)	Jul19-Jun20	Jul20-Jun21	Jul21-Jun22
Respecto al precio nacional	-33	-24	-25
Respecto al precio de otros orígenes	-48	-43	-38

Fuente: SIC-M y las Solicitantes.

190. Por otra parte, las Solicitantes manifestaron que, en un contexto de recuperación del mercado, el nivel de precios al que concurrieron las importaciones investigadas, además de desplazar a la mercancía nacional, ocasionó una contención del precio de las ventas internas de la rama de producción nacional, pues el crecimiento de los costos fue mayor que el incremento que el precio nacional observó (calculado en pesos), lo que generó el deterioro de sus utilidades y margen operativo.

191. Al respecto, conforme los resultados descritos en el punto 234 de la presente Resolución, la Secretaría observó que, las Solicitantes no alcanzan a cubrir sus costos unitarios de producción y venta y, en su caso, obtener un margen razonable de ganancia (excepto en el periodo julio 2020 a junio 2021). En efecto, los costos unitarios aumentan 10.8%, mientras los precios nacionales (en pesos por unidad vendida) solo lo hacen en 1.1%. Los siguientes resultados así lo indican:

a. los costos unitarios totales de la rama de producción nacional, expresados en términos reales (es decir, incluyen los efectos de la inflación), disminuyeron 27.1% en el periodo julio 2020 a junio 2021, respecto a su periodo comparable anterior, pero aumentaron 52% en el periodo investigado, de manera que acumularon un aumento de 10.8% en el periodo analizado, y

b. el precio unitario promedio de la mercancía similar destinada al mercado interno, en pesos por unidad vendida y expresado en términos reales, disminuyó 6.4% en el periodo julio 2020 a junio 2021, respecto a su periodo comparable anterior, pero aumentó 8% en el periodo investigado, de modo que, acumularon un aumento de 1.1% en el periodo analizado.

192. La Secretaría considera de manera inicial que, derivado del comportamiento de los costos unitarios totales en relación con el desempeño y el precio unitario promedio de la mercancía similar destinada al mercado interno de la rama de producción nacional, existen elementos que apoyan que esta última enfrentó una situación de contención de precios.

193. Adicionalmente, las Solicitantes indicaron que los precios tanto del producto investigado como del nacional tuvieron una tendencia similar, lo que prueba una correlación de precios, en la que la industria nacional los sigue. Ello, debido a que la participación de las importaciones de China en el mercado nacional es importante (alrededor del 25%), lo que, junto con un nivel de precios en condiciones de discriminación de precios y consistentemente por debajo del precio nacional, permite que dichas mercancías tengan un poder de fijación del precio, en tanto que, para competir, las productoras nacionales se ven obligadas a ser tomadoras de precios. Las Solicitantes argumentaron que, bajo estas circunstancias, si las importaciones, tal y como se prevé disminuyan su nivel de precios, los fabricantes nacionales variarán su precio en la misma dirección.

194. Con base en ello, las Solicitantes consideraron que las condiciones en que se han realizado las importaciones investigadas constituyen elementos que respaldan que en el futuro inmediato continúen ingresando a precios menores que los de la rama de producción nacional, lo que propiciará la continuación de limitar el crecimiento de estos últimos precios.

195. Para estimar el precio promedio que tendrían las importaciones investigadas en el periodo julio de 2022-junio de 2023, al precio promedio del periodo investigado, las Solicitantes aplicaron la variación estimada del costo de producción del producto objeto de investigación en el periodo julio de 2022-junio de 2023, en relación con periodo investigado (-10.50%), que considera las variaciones de los costos de los principales insumos (caucho y acero), mano de obra, salario manufacturero y los gastos de fábrica. Para sus estimaciones realizaron los siguientes cálculos:

a. utilizaron precios de los insumos de la consultora Trading Economics y, en cuanto al índice de precios consideraron, los correspondientes de Australia para el carbón, en tanto que, para el petróleo y gas, los de Europa, Japón y Estados Unidos, y

b. estimaron las tasas de crecimiento de los insumos y realizaron una ponderación con base en su participación en el costo total para obtener una tasa general, a partir de información que se encuentra en la página de internet https://www.worldbank.org/en/research/commodity-markets.

196. Las Solicitantes estimaron el precio de venta al mercado interno para el periodo julio de 2022-junio de 2023, mediante la misma metodología y los costos de las materias primas referidos en el punto anterior de la presente Resolución, pero considerando el salario manufacturero en México. De forma que, al precio promedio de venta al mercado interno, correspondiente al periodo investigado, aplicaron una variación estimada del costo de producción del producto objeto de investigación de -9.08%.

197. Como resultado, indicaron que los precios estimados a partir del comportamiento de sus componentes presentan un diferencial superior en 1.2 puntos porcentuales al observado en el periodo investigado, es decir, la subvaloración se incrementará, lo cual, refuerza que el diferencial de precios incentivaría el crecimiento de las importaciones originarias de China.

198. La Secretaría consideró razonable la metodología que utilizaron las Solicitantes para estimar el precio nacional y el de las importaciones investigadas, pues se basa en estimaciones de la variación de los componentes de los costos, tanto del producto investigado como del nacional similar, a partir de información de la consultora Trading Economics y de índices de precios de energía en países con consumo de dicho insumo, así como del Banco Mundial.

199. La Secretaría replicó el ejercicio que las Solicitantes realizaron para sus estimaciones y observó que el precio de las importaciones de llantas originarias de China, registraría un descenso de 3% en el periodo julio de 2022-junio de 2023 con respecto al periodo investigado, ubicándose en 15% por debajo del precio nacional. Por su parte, el precio nacional registraría una caída de 9% en el periodo julio de 2022-junio de 2023 con respecto al periodo investigado. En cuanto a los costos unitarios totales, estos disminuirían 15.7% respecto al periodo investigado. De hecho, a pesar de que los costos unitarios disminuirían en mayor medida que los precios proyectados de la industria nacional, se mantiene una igualdad entre el costo unitario total y el precio nacional proyectado.

200. De acuerdo con los resultados descritos en los puntos 183 a 199 de la presente Resolución, durante el periodo analizado las importaciones investigadas registraron significativos niveles de subvaloración con respecto de los precios nacionales y de otras fuentes de abastecimiento. Este bajo nivel de precios se observa en forma asociada con la presunta práctica de discriminación de precios, cuyos indicios quedaron establecidos en el punto 106 de la presente Resolución. A su vez, el bajo nivel de precios de las importaciones investigadas con respecto de los precios nacionales, y también con respecto a otras fuentes de abastecimiento, explica los volúmenes crecientes de dicha mercancía y su mayor participación en el mercado nacional, situación que se ha reflejado en una contención de los precios nacionales, así como en el desempeño negativo en las utilidades y margen de operación de las Solicitantes, como se explica más adelante.

201. Adicionalmente, la Secretaría consideró de manera inicial que el nivel de precios que alcanzarían las importaciones investigadas en el periodo julio de 2022-junio de 2023, tendría como consecuencia que dichos precios continúen ubicándose por debajo de los nacionales, impidiendo su crecimiento, lo que permite determinar que de continuar concurriendo las importaciones investigadas en tales condiciones constituirían un factor determinante para incentivar la demanda por mayores importaciones y, por tanto, incrementar su participación en el mercado nacional en niveles mayores que el que registraron en el periodo investigado, en detrimento de la rama de producción nacional.

7. Efectos reales y potenciales sobre la rama de producción nacional

202. Con fundamento en los artículos 3.1, 3.2, 3.4 y 3.7 del Acuerdo Antidumping, 41 fracción III y 42 de la LCE, así como 64 fracción III y 68 del RLCE, la Secretaría evaluó los efectos reales y potenciales de las importaciones de llantas radiales originarias de China sobre los indicadores económicos y financieros de la rama de producción nacional del producto similar.

203. Las Solicitantes manifestaron que durante el periodo julio de 2019-junio de 2020, como resultado del SARS-CoV2 (COVID-19), el mercado nacional de llantas neumáticas de construcción radial registró un retroceso, sin embargo, en los periodos posteriores (julio de 2020-junio de 2021 y julio de 2021-junio de 2022) observó un comportamiento positivo.

204. Argumentaron que, en este contexto de desempeño del mercado, los indicadores de la rama de producción nacional registraron tasas de crecimiento menores en relación con la que el mercado observó; en contraste, las importaciones investigadas aumentaron su participación en el mercado, desplazando a la mercancía de fabricación nacional.

205. Al respecto, las Solicitantes manifestaron que, durante el periodo analizado, diez clientes de tres de ellas (Michelin, Continental y Bridgestone) adquirieron mercancía nacional e importada; sin embargo, durante dicho periodo aumentaron 24% sus importaciones en detrimento de sus compras nacionales, que solo aumentaron 6%. Agregaron que tal desplazamiento puede ser mayor, pues no consideraron los clientes de la otra de las empresas productoras Solicitantes, debido a que comercializan sus mercancías a través de su comercializadora.

206. Las Solicitantes argumentaron que, ante la pérdida de mercado, incrementaron sus exportaciones, lo que se reflejó en la recuperación de su producción total y, por tanto, el incremento de la utilización de su capacidad instalada y empleo, entre otros.

207. A fin de evaluar los argumentos y pruebas de las Solicitantes, la Secretaría consideró sus indicadores económicos y financieros, correspondientes al producto similar de fabricación nacional, al ser las empresas que conforman la rama de producción nacional, salvo en aquellos indicadores que no es factible identificar con el mismo nivel de especificidad (flujo de caja, capacidad de reunir capital y rendimiento sobre la inversión). Para estas últimas variables se analizaron los estados financieros dictaminados de dichas empresas, correspondientes a 2019, 2020 y 2021.

208. Asimismo, la Secretaría actualizó la información financiera que Bridgestone, Continental, Michelin y Tornel presentaron, mediante el método de cambios en el nivel general de precios, con base en el Índice Nacional de Precios al Consumidor que publica el Instituto Nacional de Estadística y Geografía.

209. La información disponible que obra en el expediente administrativo indica que, durante el periodo analizado, el CNA de llantas neumáticas de construcción radial registró una tendencia creciente: aumentó 18% en el periodo julio de 2020-junio de 2021 y 14% en el periodo investigado, lo que significó un crecimiento de 35% durante el periodo analizado.

210. En este contexto de crecimiento del mercado, las ventas totales de la rama de producción nacional (al mercado interno y externo) aumentaron 42% en el periodo analizado: 29% en el periodo julio de 2020-junio de 2021 y 10% en el periodo investigado.

La Secretaría observó que el desempeño que registraron las ventas totales se explica fundamentalmente por el comportamiento que tuvieron las que se destinaron al mercado de exportación. En efecto:

a. las ventas al mercado interno de la rama de producción nacional aumentaron 17% durante el periodo julio de 2020-junio de 2021, pero disminuyeron 2% en el periodo investigado, lo que significó un incremento de 15% en el periodo analizado, y

b. las exportaciones aumentaron 45% en el periodo julio de 2020junio de 2021 y 23% en el periodo investigado, de forma que aumentaron 79% en el periodo analizado; asimismo, durante el periodo analizado representaron en promedio el 48% de la producción total y 53% de las ventas totales, lo que apoya el argumento de las Solicitantes en el sentido de que, ante la pérdida de mercado, incrementaron sus exportaciones.

211. El desempeño de las ventas totales de la rama de producción nacional se reflejó en el comportamiento de su producción, ya que este último indicador aumentó 45% en el periodo analizado; aumentó 32% en el periodo julio de 2020-junio de 2021 con respecto al periodo anterior comparable, y 10% en el periodo investigado.

212. Al considerar la PNOMI, la Secretaría observó que, como se indicó anteriormente, aumentó 16% en el periodo julio de 2020-junio de 2021 y 3% en el periodo investigado, de forma que se incrementó 20% en el periodo analizado. En los mismos periodos la producción orientada al mercado interno de la rama de producción nacional aumentó 22%, disminuyó 1% y registró un incremento de 20%, respectivamente.

213. A pesar del comportamiento creciente de la PNOMI, fueron las importaciones investigadas las que se beneficiaron del crecimiento que registró el mercado nacional en el periodo analizado, en particular, en el investigado. Los resultados descritos en los puntos 172 y 173 de la presente Resolución, así lo indican:

a. las importaciones investigadas aumentaron su participación en el CNA en 4.6 puntos porcentuales en el periodo analizado (2.1 puntos en el periodo julio de 2020-junio de 2021 y 2.5 puntos en el periodo investigado). En el mismo periodo, las importaciones de otros orígenes disminuyeron su participación en el CNA en 0.6 puntos porcentuales (-1.3 puntos porcentuales en el periodo julio de 2020-junio de 2021 y +1.9 puntos porcentuales en el periodo investigado), y

b. por su parte, la PNOMI registró una pérdida de participación en el CNA de 5.2 puntos porcentuales en el periodo analizado (0.7 puntos porcentuales en el periodo julio de 2020-junio de 2021 y 4.4 puntos porcentuales en el periodo investigado).

214. Estos resultados indican que la pérdida de mercado que la industria nacional registró, principalmente en el periodo julio de 2021-junio de 2022, está vinculada con el incremento de las importaciones investigadas, que fueron las que se beneficiaron del crecimiento del mercado durante el periodo analizado.

215. Asimismo, de acuerdo con el listado de ventas de las Solicitantes a sus principales clientes y el listado oficial de importaciones reportadas en el SIC-M, correspondiente a las fracciones arancelarias por las que ingresa el producto objeto de investigación, la Secretaría observó que en el periodo analizado 22 clientes de la rama de producción nacional aumentaron 20% sus compras nacionales, sin embargo, también incrementaron considerablemente sus adquisiciones de llantas radiales originarias de China, al pasar de 1.972 a 2.771 millones de piezas (41%), lo que permite presumir que volúmenes considerables de importaciones investigadas sustituyeron compras de la mercancía nacional similar.

216. La sustitución de volúmenes de ventas nacionales por las importaciones investigadas se explica en razón de que estas últimas tuvieron precios menores a los del producto similar, ya que conforme a los resultados descritos en el punto 188 de la presente Resolución, se registraron los siguientes márgenes significativos de subvaloración: 33%, 24% y 25% en los periodos julio de 2019-junio de 2020, julio de 2020-junio de 2021 y julio de 2021-junio de 2022, respectivamente.

217. Por lo que se refiere a los inventarios de la rama de producción nacional, si bien las ventas totales crecieron en el periodo analizado, registraron una caída de 7% en el periodo julio de 2020-junio de 2021, pero aumentaron en el mismo porcentaje en el periodo investigado, de forma que prácticamente tuvieron el mismo nivel en los periodos julio de 2019-junio de 2020 y julio de 2021-junio de 2022.

218. Por otra parte, las Solicitantes estimaron la capacidad instalada que correspondería exclusivamente a llantas radiales similares a las que son objeto de investigación y explicaron la metodología que utilizaron para su cálculo. Este indicador creció 14% durante el periodo analizado: aumentó 9% en el periodo julio de 2020-junio de 2021 y 4% en el periodo investigado.

219. Como resultado del desempeño de la capacidad instalada y de la producción de la rama de producción nacional, la utilización del primer indicador aumentó 18 puntos porcentuales en el periodo analizado, al pasar de 66% en el periodo julio de 2019-junio de 2020 a 84% en el periodo investigado (80% en el periodo julio de 2020-junio de 2021), por lo que aumentó 14 puntos porcentuales del periodo julio de 2019-junio de 2020 al siguiente periodo comparable y 4 puntos porcentuales en el periodo investigado.

220. Por su parte el empleo promedio creció 3% en el periodo julio de 2019-junio de 2020 y 9% en el periodo de julio de 2021-junio de 2022, lo que reflejó un aumento acumulado de 13% durante el periodo analizado.

221. El desempeño de la producción total y del empleo se tradujo en un aumento de la productividad (medida como el cociente de estos indicadores) de 28% en el periodo analizado: aumentó 27% en el periodo julio de 2020-junio de 2021 y 1% en el periodo investigado. En los mismos periodos la masa salarial aumentó 34%, 16% y 15%, respectivamente.

222. Por otra parte, las Solicitantes presentaron estados de costos, ventas y utilidades de la mercancía similar nacional, para los periodos julio de 2019-junio 2020, julio de 2020-junio de 2021 y julio de 2021-junio de 2022. Al respecto, la Secretaria analizó los efectos de las importaciones en presuntas condiciones de dumping sobre las ventas de la mercancía similar destinada al mercado interno; asimismo, evaluó el comportamiento de las ventas en el mercado de exportación de las Solicitantes, debido a que representaron el 48% de la producción en el periodo analizado (52% en el periodo investigado).

223. Al respecto, como resultado de los volúmenes de venta en el mercado interno y de sus precios, la Secretaría observó que los ingresos derivados de estas ventas aumentaron 10% en el periodo julio de 2020-junio 2021 con respecto al periodo comparable anterior, y 6% en el periodo investigado, lo que se reflejó en un incremento acumulado de 17% en el periodo analizado.

224. Por su parte, los costos operativos o de operación (costos de venta más gastos de operación) aumentaron 7% en el periodo julio de 2020-junio de 2021 y 13% en el periodo investigado, de forma que registraron un incremento de 20% en el periodo analizado.

225. El desempeño de los ingresos y los costos de operación del periodo julio de 2019-junio de 2020 al investigado (+17% vs +20%, respectivamente) dio lugar a que los resultados operativos registraran una caída de 0.43 veces durante el periodo analizado; aumentaron 0.57 veces en el periodo julio de 2020-junio de 2021, pero disminuyeron 0.63 veces en el periodo investigado.

226. Como resultado del comportamiento de los resultados operativos, el margen de operación aumentó 2.6 puntos porcentuales en el periodo julio de 2020-junio de 2021 y disminuyó 5.6 en el periodo investigado, de modo que en forma acumulada disminuyó 3 puntos porcentuales al pasar de un margen operativo de 5.9% en el periodo julio de 2019-junio de 2020 a 2.9% en el periodo investigado.

227. Por otra parte, al analizar los ingresos que resultan de las ventas de exportación, la Secretaria observó que aumentaron 40% en el periodo julio de 2020-junio 2021 con respecto al periodo comparable anterior, y 20% en el periodo investigado, lo que se reflejó en un incremento acumulado de 67% en el periodo analizado.

228. En cuanto a los costos operativos, estos aumentaron 31% en el periodo julio de 2020-junio de 2021 y 14% en el periodo investigado, de forma que registraron un incremento de 49% en el periodo analizado.

229. Como resultado del desempeño de los ingresos y los costos de operación del periodo julio de 2019-junio de 2020 al periodo investigado (+67% vs +49%, respectivamente) dio lugar a que los resultados operativos registraran un incremento de 2.78 veces durante el periodo analizado; aumentaron 1.3 veces en el periodo julio de 2020-junio de 2021 y 4.85 veces en el periodo investigado.

230. Por lo que se refiere al margen operativo del mercado de exportación, aumentó 6.9 puntos porcentuales en el periodo julio de 2020-junio de 2021 y 4.9 en el periodo investigado, de forma que en forma acumulada aumentó 11.8 puntos porcentuales, al pasar de un margen operativo negativo de 5.7% en el periodo julio de 2019-junio de 2020 a uno positivo de 6.1% en el periodo investigado.

231. Por otra parte, como se indicó en el punto 190 de la presente Resolución, las Solicitantes manifestaron que, en un contexto de recuperación del mercado, el nivel de precios al que concurrieron las importaciones investigadas, además de desplazar a la mercancía nacional, ocasionó una contención del precio de las ventas internas de la rama de producción nacional.

232. Al respecto, la Secretaría previno a las Solicitantes para que presentaran su estado de costos, ventas y utilidades unitario de la mercancía similar destinada al mercado interno, para los periodos de julio de 2019-junio de 2020, julio de 2020-junio de 2021 y julio de 2021-junio de 2022.

233. Las Solicitantes proporcionaron estados de costos unitarios promedio (entendiendo éstos como los costos unitarios de producción más los gastos operativos unitarios) en pesos por unidad producida y vendida en el mercado interno. En relación con esta información, la Secretaria observó que las Solicitantes utilizaron sus estados de costos, ventas y utilidades del mercado interno para promediar sus costos unitarios.

234. Al respecto, la Secretaría ponderó la información de los costos unitarios de cada empresa Solicitante con respecto a su participación en el volumen de producción de la rama de producción nacional para construir, para esta última, el estado integral de costos unitarios; además, consideró el volumen de producción orientada al mercado interno, y no el volumen vendido que utilizaron las Solicitantes, para calcular los costos unitarios de fabricación; para los gastos unitarios de carácter general (venta y administración), sí consideró razonable utilizar el volumen de ventas, tal como lo hicieron las Solicitantes. A partir de esta información, la Secretaría observó que:

- **a.** en relación con los costos unitarios totales de la rama de producción nacional de llantas radiales, expresados en términos reales (es decir, incluyendo los efectos de la inflación), éstos disminuyeron 27.1% en el periodo julio 2020 a junio 2021 con respecto al periodo comparable anterior, y aumentaron 52% en el periodo investigado, de modo que, en forma acumulada, aumentaron 10.8% en el periodo analizado;
- **b.** los costos unitarios variables (están en relación al volumen de producción y venta) representaron 67.2% en el periodo julio de 2019-junio de 2020, 66.9% en el periodo julio de 2020-junio de 2021 y 73% en el periodo investigado. El resto corresponde a la parte fija (son independientes al volumen de producción y venta);
- **c.** por el contrario, el precio unitario promedio de la mercancía similar destinada al mercado interno de la rama de producción nacional, en pesos por unidad vendida y expresado en términos reales, disminuyó 6.4% en el periodo julio de 2020-junio 2021 y aumentó 8% en el periodo investigado, de modo que, en forma acumulada, aumentó 1.1% en el periodo analizado;
- **d.** la relación costo-precio unitario de la mercancía similar vendida en el mercado interno se mantuvo como sigue: 0.99, 0.77 y 1.08 en los periodos julio de 2019-junio de 2020, julio de 2020-junio 2021 y julio de 2021-junio 2022, respectivamente, y
- **e.** por consiguiente, la Secretaría observa que las Solicitantes no alcanzan a cubrir sus costos unitarios de producción y venta y, en su caso, obtener un margen razonable de ganancia (excepto en el periodo julio 2020 a junio 2021), de modo que la contención de precios que las Solicitantes argumentan, se observa principalmente en el periodo analizado donde los costos unitarios incrementan 10.8%, mientras los precios nacionales solo lo hacen en 1.1%.

235. Por otra parte, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 3.6 del Acuerdo Antidumping y 66 del RLCE, la Secretaría evaluó los indicadores financieros de Rendimiento sobre la Inversión en Activos (ROA, por las siglas en inglés de "Return of the Investment in Assets"), flujo de efectivo y capacidad de reunir capital considerando la información de la producción del grupo o gama de productos más restringida que incluyen al producto similar al que es objeto de investigación; en este caso, como se señaló anteriormente, a partir de los estados financieros dictaminados de las empresas Solicitantes.

236. Al respecto, una de las Solicitantes señaló que las importaciones investigadas en condiciones de discriminación de precios afectaron o afectarán el desarrollo de sus proyectos de inversión; asimismo, indicó que, durante el 2020, redujo turnos laborales en sus operaciones industriales en su planta debido a dichas importaciones. En respuesta a la prevención que la Secretaría le formuló, presentó información relativa a la reducción de turnos laborales.

237. La Secretaría no considera razonable estos argumentos, pues no se demostró una inversión en proceso para la mercancía similar a la investigada; además, de la lectura de los estados financieros dictaminados de la Solicitante a que se hace referencia, no se observan cargos por deterioro o desuso de activos de larga duración, mientras que los activos en proceso de capitalización, si bien son importantes, no se pueden ligar de manera directa a la fabricación del producto similar; en relación con la reducción de turnos laborales, parece referirse más a temas operativos.

238. Con respecto al rendimiento sobre la inversión integral de la rama de producción nacional, calculado a nivel operativo, la Secretaría observó que este indicador mostró resultados mixtos y con tendencia a la baja durante 2019, 2020 y 2021, como se muestra en el siguiente cuadro:

Rendimiento de inversión de la rama de producción nacional

Índice	2019	2020	2021
Rendimiento sobre la inversión	3.45%	-0.9%	3%

Fuente: Estados financieros de las Solicitantes.

239. En lo que se refiere al flujo de caja operativo de la rama de producción nacional, la Secretaría observó que tuvo un comportamiento mixto en el periodo comprendido de 2019 a 2021, puesto que aumentó en 3.66 veces en el 2020 con respecto a 2019, y disminuyó 0.47 veces en el 2021, de forma que registró un incremento de 1.48 veces de 2019 a 2021.

240. Por otra parte, la Secretaría midió la capacidad de la rama de producción nacional para obtener los recursos financieros necesarios para llevar a cabo la actividad productiva, capacidad de reunir capital, por medio de los índices de solvencia (índices de circulante y la prueba de ácido), apalancamiento y deuda.

241. Al respecto, la Secretaría considera que la solvencia y la liquidez son adecuadas, si la relación es de 1 a 1 o superior, entre los activos y pasivos circulantes. En lo referente al nivel de apalancamiento y deuda, normalmente se consideran manejables si ocurren las siguientes situaciones: en lo que se refiere al apalancamiento, si la proporción de pasivo total con respecto al capital contable es inferior a una vez, y en cuanto a deuda, si la razón de pasivo total a activo total es inferior al 100%.

242. En el caso de las Solicitantes, los niveles de solvencia y liquidez muestran una tendencia a la baja, incluso insuficiente en 2020 y 2021 en lo que se refiere a la prueba de ácido (activos circulantes menos el valor de los inventarios, en relación a los pasivos de corto plazo). En cuanto al índice de apalancamiento, muestra niveles al alza durante 2019, 2020 y 2021. Por lo que toca al nivel de deuda o razón de pasivo total a activo total, se mantiene en niveles aceptables en dichos años. El siguiente cuadro muestra el comportamiento de los indicadores señalados:

Índice	2019	2020	2021
Razón de circulante	1.51	1.19	1.18
Prueba de ácido	1.16	0.94	0.90
Apalancamiento (veces)	0.87	1.0	1.0
Deuda (veces)	0.47	0.5	0.5

Fuente: Estados financieros de la empresa integrante de la rama de producción nacional.

243. Los resultados descritos en los puntos 209 a 242 de la presente Resolución indican que, en el periodo analizado, y en particular en el periodo investigado, indicadores de la rama de producción nacional de llantas radiales similares a las que son objeto de esta investigación observaron un desempeño positivo, entre ellos producción, ventas totales, exportaciones, empleo, salarios, capacidad instalada, utilización de la capacidad instalada, y productividad. Sin embargo, al tiempo que las importaciones investigadas, presumiblemente en condiciones de discriminación de precios, crecieron y registraron niveles significativos de subvaloración con respecto del precio nacional y del resto de importaciones, la participación de mercado, la producción orientada al mercado interno y ventas al mercado, registraron un comportamiento adverso en el periodo investigado, en tanto que los indicadores financieros relacionados con la rentabilidad del mercado interno tuvieron un desempeño negativo en el periodo analizado y en el investigado.

244. Adicionalmente, los niveles significativos de subvaloración de las importaciones con respecto del precio nacional y la contención de este último, no permiten inferir expectativas favorables de crecimiento para la rama de producción nacional en el mercado interno.

245. Por otra parte, las Solicitantes argumentaron que el incremento de las importaciones investigadas y el nivel de precios al que han concurrido al mercado nacional (precios menores que el nacional), aunado a la capacidad exportadora con que China dispone para la fabricación de llantas neumáticas nuevas de construcción radial para automóvil y camioneta, indican la probabilidad de que, en ausencia de medidas correctivas, estas importaciones se incrementen en el futuro próximo en una

magnitud que ocasionaría la materialización del daño, tanto mediante precios como por volumen, que se reflejaría en la disminución de sus indicadores económicos y financieros.

246. Con la finalidad de cuantificar la magnitud de la afectación sobre la rama de producción nacional, debido al posible incremento de las importaciones investigadas en presuntas condiciones de discriminación de precios, las Solicitantes presentaron proyecciones de la industria nacional y de sus indicadores económicos y financieros para el periodo julio de 2022-junio de 2023.

247. Para sus estimaciones de la industria nacional del periodo julio de 2022-junio de 2023, procedieron de la siguiente forma:

a. proyectaron el volumen de las importaciones totales y el CNA de llantas neumáticas de construcción radial conforme lo descrito en los puntos 177 y 178 de la presente Resolución;

b. la PNOMI a partir del CNA estimado menos las importaciones totales proyectadas;

c. el volumen de exportaciones resulta del producto del nivel que observaron en el periodo investigado y el crecimiento esperado de neumáticos en Estados Unidos, en razón de que este país, es uno de los principales mercados de exportación;

d. la producción nacional como la suma de la producción nacional orientada al mercado interno más las exportaciones proyectados, y

e. las ventas al mercado interno, resultan de aplicar el porcentaje de participación de la producción de las Solicitantes en la producción nacional total en el periodo investigado a las ventas al mercado interno de la rama de producción nacional en el periodo proyectado.

248. A partir de las proyecciones de la producción nacional, del CNA de llantas neumáticas nuevas de construcción radial para automóvil y camioneta, importaciones totales y exportaciones, proyectaron los indicadores de la rama de producción nacional, conforme se describe a continuación:

a. la producción orientada al mercado interno se obtuvo a partir de aplicar la participación de la producción de las Solicitantes en la producción nacional en el periodo investigado a la producción nacional orientada al mercado interno proyectada;

b. proyectaron las ventas de exportación a partir de la variación de las exportaciones nacionales proyectadas del periodo julio de 2022-junio de 2023 con respecto al nivel del periodo investigado;

c. la producción total es la suma de la producción orientada al mercado interno más las exportaciones proyectados;

d. para las ventas al mercado interno, consideraron que tendría el mismo crecimiento que la producción orientada al mercado interno;

e. la capacidad instalada se mantendría en el mismo nivel que en el periodo investigado;

f. los inventarios los estimaron como la suma de la producción en el periodo proyectado más el inventario final del periodo investigado, menos las ventas totales estimadas;

g. los salarios, a partir de aplicar la tasa estimada para el crecimiento de los salarios manufactureros para el mercado mexicano, obtenida de la Consultora Trading Economics, las Solicitantes explicaron que los salarios tienen variaciones de acuerdo con el sector al que pertenecen, sobre todo en los casos de empresas que se rigen por políticas internacionales, como ellas lo son;

h. el empleo lo estimaron a partir del cociente entre la producción estimada y la productividad del periodo investigado, y

i. proyectaron la productividad como el cociente de la producción y el empleo proyectados.

249. En cuanto a sus indicadores financieros, las Solicitantes proporcionaron proyecciones de sus resultados operativos de ventas al mercado interno, para el periodo julio 2022 a junio 2023, considerando un incremento de las importaciones investigadas en presuntas condiciones de dumping y observando subvaloración de precios con respecto al precio nacional. Los proyectaron a partir del crecimiento del mercado de llantas radiales, la producción nacional proyectada, la tasa de crecimiento de las importaciones en condiciones desleales en relación con el CNA, la variación estimada en los precios de las importaciones originarias de China de llantas radiales, la afectación en los volúmenes de venta nacionales, así como la proyección de los precios nacionales; además, utilizaron los tipos de cambio y los niveles de inflación estimados por la encuesta de especialistas en economía del sector privado.

250. A partir de esta información, las Solicitantes proyectaron el estado de costos, ventas y utilidades de ventas al mercado interno para el periodo proyectado. Procedieron de la siguiente forma:

a. utilizaron los estados financieros similares de cada Solicitante y aplicaron los porcentajes de cada empresa en relación con el total general;

b. para proyectar los ingresos por ventas, consideraron las ventas al mercado interno y los precios nacionales estimados;

c. los costos de producción de la materia prima se proyectaron obteniendo su valor unitario del periodo investigado más la variación de los precios de los principales insumos (caucho y acero), la mano de obra se estimó con su valor unitario más la variación estimada del salario manufacturero y los gastos de fábrica, a partir de su valor unitario más la variación estimada de los principales gastos de fábrica; dichos conceptos del costo se multiplicaron por el volumen de producción proyectado;

d. consideraron el efecto de los inventarios (por materia prima y producto terminado) para obtener el costo de ventas respectivo, y

e. en cuanto a los gastos operativos, resultan de aplicar la tasa de inflación estimada a los gastos unitarios promedio del periodo investigado; el resultado se multiplica por el volumen de ventas proyectado.

251. La Secretaría analizó las proyecciones que las Solicitantes presentaron y las consideró aceptables de manera inicial, al estar calculadas a partir de una metodología razonable y consistente, pues se sustenta fundamentalmente en el comportamiento esperado del mercado nacional de llantas radiales en el futuro próximo y por los volúmenes en que aumentarían las importaciones investigadas, en presuntas condiciones de discriminación de precios, tanto en términos absolutos como en relación con el CNA, así como en el desempeño de los indicadores económicos y financieros. Asimismo, la metodología considera la variación estimada en los precios de las importaciones originarias de China y de los precios nacionales, así como los tipos de cambio y los niveles de inflación estimados por la encuesta de especialistas en economía del sector privado.

252. Al replicar la metodología de las Solicitantes, la Secretaría observó una afectación en sus indicadores económicos y financieros relevantes en el periodo julio de 2022-junio de 2023, con respecto a los niveles que registraron en el periodo investigado. Entre los indicadores que registrarían una afectación se encuentran los siguientes: producción y empleo (-3%), producción orientada al mercado interno y ventas al mercado interno (-7.4%), inventarios (+12%), utilización de la capacidad instalada (-2 puntos porcentuales) y participación de mercado (-4.7 puntos porcentuales).

253. Asimismo, como resultado del comportamiento en los ingresos proyectados por ventas y de los costos operativos para el periodo julio 2022 a junio 2023 (disminución en ingresos de 14% y baja de costos totales en 2%), los resultados operativos en el mercado nacional disminuirían 4.15 veces con respecto al periodo investigado, incluso se volverían pérdida operativa, lo que reflejará una baja de 13.6 puntos porcentuales en el margen de operación.

254. A partir de los resultados descritos en los puntos anteriores de la presente Resolución, la Secretaría determinó de manera inicial que existen indicios suficientes para sustentar que, aunado a los efectos negativos reales ya observados en algunos indicadores, fundamentalmente precios y utilidades, las importaciones de llantas radiales originarias de China continuarán ingresando al mercado nacional en presuntas condiciones de discriminación de precios y dado los bajos niveles de precios a que concurrirían, causan una amenaza de daño a la rama de producción nacional de llantas radiales.

8. Potencial exportador de China

255. Las Solicitantes manifestaron que la producción de llantas radiales de China representa más de un tercio de la producción total mundial, de forma que este país es el segundo mayor productor del producto objeto de investigación a nivel mundial, y que cuenta con importantes excedentes de exportación que coloca en distintos países, en donde México es uno de los principales destinos. Indicaron que, además de cubrir la importante demanda de su mercado interno, China cuenta con un amplio potencial exportador que es superior en más de 5 veces el CNA y la producción nacional de México.

256. Para sustentar el potencial exportador de China, las Solicitantes proporcionaron cifras sobre capacidad instalada, producción y demanda interna de neumáticos semi-acero, que obtuvieron de los artículos "¡11 compañías de neumáticos se vieron obligadas a cerrar! La limpieza de la capacidad de producción atrasada no tiene precedentes", "¿Pueden los neumáticos semi-acero domésticos lograr buenos resultados en 2022? El año pasado la producción aumentó un 10% interanual", y "Análisis del estado de desarrollo y competitividad central de los neumáticos de carreras en 2022. Entre los tipos de consumo mundial de neumáticos, los neumáticos para turismos siguen siendo el principal tipo de consumo", cuyas fuentes son las páginas de Internet: https://www.163.com/dy/article/HMV8EKVJ0514CRMA.html, https://baijiahao.baidu.com/s?id=1722524427114837936&wfr=spider&for=pc, y https://www.vzkoo.com/read/2022052632dd657ae12838a2976c65b7.html. También aportaron estadísticas de Trade Map sobre las exportaciones de China de 2017 a 2021, por la subpartida arancelaria 4011.10, en donde se incluyen las llantas objeto de investigación.

257. Con base en esta información, las Solicitantes estimaron los indicadores de la industria de China, de la siguiente forma:

a. para la capacidad instalada, consideraron constantes para los 3 periodos del periodo analizado los 647 millones de piezas que se indica en el artículo "¡11 compañías de neumáticos se vieron obligadas a cerrar! La limpieza de la capacidad de producción atrasada no tiene precedentes", en virtud de que es el único dato disponible;

b. en cuanto a la producción de llantas radiales, utilizaron el dato de 2021 que se encuentra en el artículo "¿Pueden los neumáticos semi-acero domésticos lograr buenos resultados en 2022? El año pasado la producción aumentó un 10% interanual"; a partir de ese dato estimaron la producción para 2019 y 2020 con base en las tasas de variación también indicadas en dicho artículo. Para calcular los periodos julio de 2019-junio de 2020, julio de 2020-junio de 2021 y julio de 2021-junio de 2022, dividieron entre dos sus resultados para aproximarse a datos semestrales, y

c. respecto a la demanda interna de China del producto objeto de investigación, con base en los datos anuales que se indican en el artículo "Análisis del estado de desarrollo y competitividad central de los neumáticos de carreras en 2022. Entre los tipos de consumo mundial de neumáticos, los neumáticos para turismos siguen siendo el principal tipo de consumo", procedieron a calcular los periodos del periodo analizado de la misma forma que la producción.

258. A partir de esta información, la Secretaría observó que la capacidad instalada de dicho país se mantuvo en 647 millones de piezas lo largo del periodo analizado; asimismo, la producción de llantas radiales de China aumentó 9% durante el periodo analizado, al pasar de 464 a 504 millones de piezas, en tanto que el consumo interno (demanda interna) de esta mercancía creció 8% en el mismo periodo, al pasar de 269 a 291 millones de piezas. De acuerdo con estos datos, la Secretaría observó que:

a. la capacidad libremente disponible (capacidad instalada menos producción) de China disminuyó 22% del periodo julio de 2019-junio de 2020 al periodo investigado, al pasar de 183 a 143 millones de piezas; este último volumen representa más de 4 veces la producción nacional del periodo investigado y más de 3 veces el tamaño del CNA del mismo periodo, y

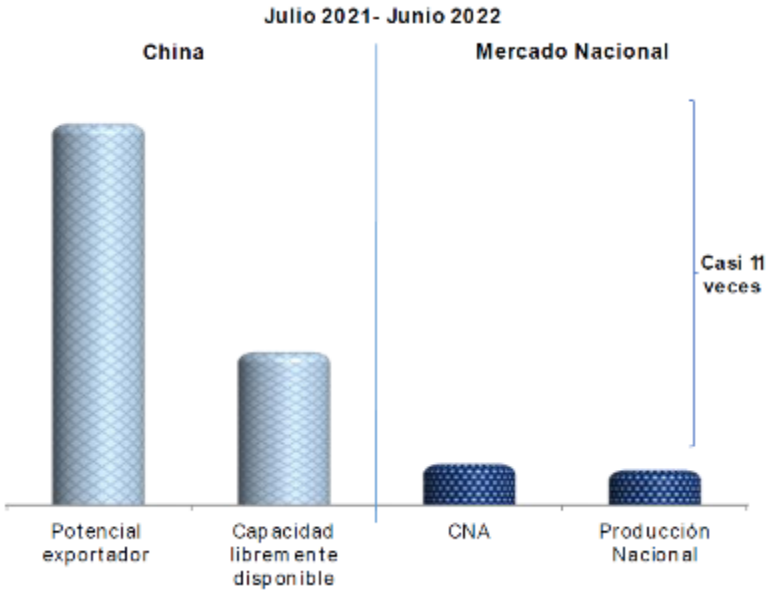
b. el potencial exportador del país investigado (capacidad instalada menos consumo) decreció 6% en el periodo analizado, al pasar de 378 a 356 millones de piezas; sin embargo, este último volumen es prácticamente 11 veces la producción nacional del periodo julio de 2021-junio de 2022 y representa poco más de 9 veces el tamaño del CNA del mismo periodo.

259. Con respecto al perfil exportador del país investigado, la Secretaría se allegó de la información estadística del Trade Map de 2019 a 2021 por las subpartidas arancelarias 4011.10 y 4011.20 en donde se incluye el producto objeto de investigación, y observó que de 2019 a 2021, las exportaciones de China aumentaron 10%, al pasar de 316 a 347 millones de piezas, y los

principales destinos de estas exportaciones fueron Estados Unidos (6.4%), Reino Unido (6.3%), México (4.4%), Arabia Saudita (3.8%) y Brasil (3.3%). Destaca que las exportaciones a México se incrementaron 32% de 2019 a 2021, al pasar de 13 a 17 millones de piezas, lo que indica que la importancia del mercado mexicano aumentó como destino de las ventas de China a mercados externos.

260. Los resultados descritos en los puntos anteriores de la presente Resolución sustentan que China cuenta con una capacidad libremente disponible y un potencial exportador considerables en relación con la producción nacional y el CNA, lo que permite determinar que la utilización de una parte de dichos indicadores de que dispone el país investigado podría ser significativa para la producción y el mercado mexicano. Estos resultados se ilustran en la siguiente gráfica:

Potencial exportador y capacidad libremente disponible de China vs Mercado Nacional
(millones de piezas)



Fuente: Solicitantes, SIC-M y estimaciones de la Secretaría.

261. Por otra parte, de acuerdo con la información que se indica en el punto 256 de la presente Resolución, las Solicitantes prevén que en el periodo julio de 2022-junio de 2023, la capacidad instalada de llantas radiales de China continuará siendo la misma que en el periodo investigado, en tanto que la producción aumentaría 6%, al pasar de 504 a 535 millones de piezas. En consecuencia, en el mismo periodo la capacidad libremente disponible disminuirá 22%, al pasar de 143 a 112 millones de piezas, volumen significativamente mayor a la producción nacional que las Solicitantes estiman en el periodo julio e 2022-junio de 2023.

262. Asimismo, el consumo interno aumentará 2% en el periodo julio de 2022-junio de 2023, al pasar de 291 a 297 millones de piezas. En términos absolutos, la diferencia entre producción y consumo alcanzará 238 millones de piezas en dicho periodo, volumen considerable que el país investigado exportará.

263. Por otra parte, para sustentar que el mercado mexicano es un destino real de las exportaciones de llantas radiales del país investigado, las Solicitantes argumentaron que:

a. en 2021, las exportaciones de China al mundo participaron con el 26% de total exportado; entre 2018 y 2021, el precio de éstas se situó en niveles muy inferiores al precio promedio de las exportaciones mundiales (-43%) y respecto del resto de los países (-51%), de hecho, China fue el cuarto país con precios más bajos en 2021;

b. la expectativa de crecimiento del mercado mexicano incentiva las importaciones de China, al contar con canales de distribución mediante los cuales ha podido desplazar al producto similar de fabricación nacional, pues clientes comunes han dejado de comprarlo para incrementar su demanda de llantas radiales de origen chino;

c. China está sujeta a dos medidas antidumping definitivas impuestas por Brasil y Estados Unidos, lo que revela su conducta comercial en condiciones de prácticas desleales, y

d. China cuenta con una alta capacidad instalada y de producción, lo que aunado a los canales de comercialización que mantiene en el mercado nacional, le permite colocar su excedente en el mismo con precios desleales y en niveles muy por debajo del precio nacional.

264. Las Solicitantes sustentaron estos argumentos con estimaciones que realizaron con base en las estadísticas de exportaciones de China del Trade Map, por la subpartida arancelaria 4011.10, y los informes semestrales del 1 de enero al 30 de junio de 2022 de la OMC, de Brasil (G/ADP/N/370/BRA del 18 de octubre de 2022) y de Estados Unidos (G/ADP/N370/USA del 17 de octubre de 2022).

265. A partir de los resultados descritos en los puntos anteriores de la presente Resolución, la Secretaría determinó de manera inicial que la industria de China fabricante de llantas neumáticas nuevas de construcción radial para automóvil y camioneta tiene una capacidad libremente disponible y potencial exportador significativos en relación con la producción nacional y el tamaño del mercado mexicano de la mercancía similar, lo que aunado al crecimiento que registraron las importaciones investigadas en términos absolutos y relativos, y sus bajos niveles de precios durante el periodo analizado, constituyen elementos suficientes para presumir que existe la probabilidad fundada de que continúen incrementándose en el futuro inmediato y causen daño a la rama de producción nacional.

9. Otros factores de daño

266. De conformidad con los artículos 3.5 del Acuerdo Antidumping, 39 último párrafo de la LCE y 69 del RLCE, la Secretaría examinó la concurrencia de factores distintos a las importaciones originarias de China en presuntas condiciones de discriminación de precios, que al mismo tiempo pudieran ser causa de amenaza de daño a la rama de producción nacional de llantas radiales.

267. Las Solicitantes manifestaron que no existen otros factores distintos de las importaciones originarias de China, en condiciones de discriminación de precios, que hayan afectado o puedan afectar el desempeño de los indicadores de la rama de producción nacional. Al respecto, argumentaron lo siguiente:

a. las importaciones de otros orígenes no vendidas a precios dumping no son un factor que incida en la afectación de la rama de producción nacional, pues si bien su volumen representó alrededor de 53% del volumen total importado en el periodo analizado, su precio se ubicó 30.3% por encima del precio nacional;

b. el mercado nacional registró una contracción al principio de la pandemia mundial ocasionada por el SARS-Cov-2 (COVID-19), que afectó principalmente la demanda de llantas en el periodo julio de 2019junio de 2020; lo cual ocasionó que los indicadores registraran retrocesos, sin embargo, en los dos periodos posteriores comparables, la mayoría de las variables presentaron un comportamiento al alza y con crecimientos acumulados positivos durante el periodo analizado;

c. fueron las importaciones investigadas las que se beneficiaron de la recuperación del mercado nacional, pero no la rama de producción nacional en los niveles que debieron observarse, debido a las distorsiones que causaron los precios subvalorados de dichas importaciones en condiciones de dumping;

d. no se tiene conocimiento de prácticas comerciales restrictivas de los productores extranjeros y nacionales, así como de su competencia entre unos y otros; asimismo, la tecnología para la fabricación de llantas es estándar en el mundo, por lo que no constituye un factor de daño, y

e. en relación con la actividad exportadora de las Solicitantes, consideraron que no es un factor de daño, toda vez que, si bien constituyen una proporción importante de la producción total (47.1% en promedio en el periodo analizado), observaron un incremento en el periodo analizado, situación que evitó que las ventas totales cayeran, lo que explica en gran medida el comportamiento favorable del empleo, los salarios, la productividad y la utilización de la capacidad instalada.

268. La Secretaría analizó el comportamiento del mercado interno durante el periodo analizado, así como los posibles efectos de los volúmenes y precios de las importaciones de otros países, el desempeño exportador de la rama de producción nacional, así como otros factores que pudieran ser pertinentes para explicar el desempeño de rama de producción nacional.

269. De acuerdo con la información que obra en el expediente administrativo, la Secretaría observó que la demanda del producto objeto de investigación, medida por el CNA, registró un crecimiento acumulado de 35% en el periodo analizado; creció 18% en el periodo julio de 2020-junio de 2021 con respecto al periodo anterior comparable y 14% en el periodo investigado.

270. En este contexto, la Secretaría no tuvo elementos que indiquen que las importaciones de otros orígenes podrían ser la causa de daño a la rama de producción nacional, puesto que, si bien acumularon un incremento de 37% durante el periodo analizado, se señala lo siguiente:

a. aunque tuvieron un incremento acumulado de 37% durante el periodo analizado, no pudieron haber afectado a la rama de producción nacional, ya que, su participación en el CNA solo creció 0.6 puntos porcentuales en el periodo analizado: disminuyó 1.3 puntos porcentuales en el periodo julio de 2020-junio de 2021 y aumentó 1.9 puntos porcentuales en el periodo investigado), y

b. aunado a este desempeño en el CNA, el precio promedio de las importaciones de otros orígenes se ubicó por arriba del precio de las ventas nacionales al mercado interno, en porcentajes de 30% en el periodo julio de 2019-junio de 2020, 34% en el periodo julio de 2020-junio de 2021 y 23% en el periodo investigado. En relación con el precio de las importaciones investigadas, en los mismos periodos fue mayor en 94%, 77% y 62%, respectivamente.

271. El comportamiento de las importaciones de los demás orígenes en el CNA y los precios a que concurrieron con respecto al precio de las importaciones investigadas y del nacional, no permite inferir que pudieran aumentar en el futuro próximo en niveles y precios que amenacen causar daño a la rama de producción nacional.

272. Por su parte, las importaciones investigadas tuvieron un incremento del 61% a lo largo del periodo analizado: aumentaron 29% en el periodo julio de 2020-junio de 2021 y 25% en el periodo investigado. Este comportamiento les permitió incrementar su participación en el mercado en 4.6 puntos porcentuales en el periodo analizado, al pasar de 23.3% en el CNA en el periodo julio de 2019-junio de 2020 a 27.9% del CNA en el periodo investigado.

273. Asimismo, el precio promedio de las importaciones investigadas, en presuntas condiciones de discriminación de precios, fue menor que el precio de las ventas nacionales al mercado interno en porcentajes de 33% en el periodo julio de 2019-junio de 2020, 24% en el periodo julio de 2020-junio de 2021 y 25% en el periodo investigado.

274. El comportamiento de las importaciones investigadas, el incremento de participación que observaron en el CNA, el nivel de precios a que concurrieron, así como la capacidad libremente disponible que tiene China, sustentan la probabilidad fundada de que en el futuro inmediato las importaciones del producto objeto de investigación aumenten considerablemente, en condiciones que causen daño a la rama de producción nacional.

275. En cuanto al desempeño exportador de la rama de producción nacional, como se indica en el punto 210 de la presente Resolución, las exportaciones de la rama de producción nacional aumentaron 79% en el periodo analizado, ya que este comportamiento sirvió para minimizar las pérdidas de las Solicitantes y evitar acumular inventarios, por lo que no pudieron contribuir al daño de la rama de producción nacional.

276. Por lo que se refiere a las exportaciones de la rama de producción nacional, aumentaron 79% en el periodo analizado (45% en el periodo julio de 2020-junio de 2021 y 25% en el periodo investigado); asimismo, representaron el 48% de la producción. Por ello, explican en parte el desempeño positivo que tuvieron variables relevantes de la rama de producción nacional. En consecuencia, no podrían ser la causa de daño, o bien, representar una amenaza de daño.

277. En cuanto a la productividad de la rama de producción nacional, acumuló un crecimiento de 22% durante el periodo analizado; aumentó 27% en el periodo julio de 2020-junio de 2021 y 1% en el periodo investigado. La Secretaría consideró que el comportamiento de este indicador no pudo causar daño a la rama de producción nacional, ni permite inferir que pudiera representar una amenaza de daño.

278. Asimismo, de la información que obra en el expediente administrativo no se desprende que hubiesen ocurrido innovaciones tecnológicas ni cambios en la estructura de consumo, o bien, prácticas comerciales restrictivas que pudieran afectar el desempeño de la rama de producción nacional.

279. De acuerdo con los resultados descritos anteriormente, la Secretaría no identificó, de manera inicial, factores distintos de las importaciones originarias de China, en presuntas condiciones de discriminación de precios, que al mismo tiempo pudieran ser la causa de la amenaza de daño a la rama de producción nacional.

H. Conclusiones

280. Con base en los resultados del análisis de los argumentos y las pruebas descritas en la presente Resolución, la Secretaría concluyó inicialmente que existen elementos suficientes para presumir que, durante el periodo investigado, las importaciones de llantas neumáticas de construcción radial, originarias de China, se efectuaron en presuntas condiciones de discriminación de precios y causaron una amenaza de daño a la rama de la producción nacional del producto similar. Entre los principales elementos evaluados que sustentan esta conclusión, sin que estos puedan considerarse exhaustivos o limitativos, destacan los siguientes;

a. Las importaciones investigadas se efectuaron con un margen de discriminación de precios superior al de minimis previsto en el artículo 5.8 del Acuerdo Antidumping. En el periodo investigado, dichas importaciones representaron el 47% de las totales.

b. Las importaciones investigadas se incrementaron en términos absolutos y relativos. Durante el periodo analizado registraron un crecimiento de 61%: 29% en el periodo julio de 2020-junio de 2021 y 25% en el periodo investigado, lo que les permitió incrementar su participación en las importaciones totales, al pasar de una contribución de 43% en el periodo julio de 2019-junio de 2020 a 47% en el periodo investigado. En relación con el CNA, pasaron de 23.3% a 27.9%, lo que significó un aumento de 4.6 puntos porcentuales en el periodo analizado (2 puntos en el periodo julio de 2020-junio de 2021 y 2.5 puntos en el periodo investigado).

c. En los periodos julio de 2019-junio de 2020, julio de 2020-junio de 2021 y julio de 2021-junio de 2022 el precio promedio de las importaciones investigadas se ubicó por debajo del precio de venta al mercado interno de la rama de producción nacional, en porcentajes de 33%, 24% y 25%, respectivamente, y del precio promedio de las importaciones de otros orígenes, en porcentajes de 48%, 43% y 38%, respectivamente.

d. Las Solicitantes se vieron orilladas a seguir el comportamiento del precio de las importaciones investigadas y contener sus precios durante el periodo analizado para hacer frente a las condiciones de competencia de las importaciones investigadas; en un contexto, donde sus costos de producción crecieron, por lo que existen elementos que sustentan que la rama de producción nacional enfrenta una situación de contención de precios.

e. La concurrencia de las importaciones originarias de China en presuntas condiciones de discriminación de precios incidió negativamente en la participación de mercado, la producción orientada al mercado interno y ventas al mercado interno en el periodo investigado, en tanto que en los indicadores financieros relacionados con la rentabilidad en el periodo analizado y en el investigado.

f. Existen indicios suficientes que sustentan la probabilidad fundada de que en el futuro inmediato las importaciones de llantas radiales originarias de China continúen incrementándose, en una magnitud tal que causen daño a la rama de producción nacional.

g. El bajo nivel de precios al que concurren las importaciones investigadas constituye un factor determinante que incentivará su incremento y participación en el mercado nacional. De hecho, de continuar el ingreso de dichas importaciones en tales niveles de precios, continuarían siendo menores que el precio nacional.

h. La información disponible indica que China cuenta con una capacidad libremente disponible y un potencial exportador significativos en relación con la producción nacional y el tamaño del mercado mexicano de la mercancía similar, lo que permite presumir que podría continuar orientando parte de sus exportaciones al mercado nacional.

i. Los resultados de las proyecciones de los indicadores económicos y financieros de la rama de producción nacional para el periodo posterior al investigado reflejaron una afectación al mantenerse la presencia de las importaciones investigadas en presuntas condiciones de discriminación de precios en el mercado nacional. En particular, producción y empleo (-3%), producción orientada al mercado interno y ventas al mercado interno (-7.4%), inventarios (+12%), utilización de la capacidad instalada (-2 puntos porcentuales), participación de mercado (-4.7 puntos porcentuales), ingresos por ventas al mercado interno (-14%), utilidades (-4.15 veces) y margen operativo (-13.6 puntos porcentuales).

j. No se identificaron otros factores de daño diferentes de las importaciones originarias de China.

281. Por lo anteriormente expuesto, y con fundamento en los artículos 5 del Acuerdo Antidumping y 52, fracciones I y II de la LCE, es procedente emitir la siguiente

RESOLUCIÓN

282. Se acepta la solicitud de parte interesada y se declara el inicio de la investigación antidumping sobre las importaciones de llantas neumáticas nuevas de construcción radial para automóvil y camioneta (camión ligero), con diámetro interior nominal de 13 a 22 pulgadas (330.2 mm a 558.8 mm, respectivamente), originarias de China, independientemente del país de procedencia, que ingresan a través de las fracciones arancelarias 4011.10.10 y 4011.20.06 de la TIGIE, o por cualquier otra.

283. Se fija como periodo de investigación el comprendido del 1 de julio de 2021 al 30 de junio de 2022, y como periodo de análisis de daño el comprendido del 1 de julio de 2019 al 30 de junio de 2022.

284. La Secretaría podrá aplicar, en su caso, las cuotas compensatorias definitivas sobre los productos que se hayan declarado a consumo 90 días como máximo antes de la fecha de aplicación de las medidas provisionales, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 10.6 del Acuerdo Antidumping y 65 A de la LCE.

285. Con fundamento en los artículos 6.1, 12.1 y la nota al pie de página 15 del Acuerdo Antidumping, 3 último párrafo y 53 de la LCE, los productores nacionales, los importadores, exportadores, personas morales extranjeras o cualquier persona que acredite tener interés jurídico en el resultado de esta investigación, contarán con un plazo de 23 días hábiles para acreditar su interés jurídico y presentar su respuesta al formulario oficial establecido para tal efecto, así como los argumentos y las pruebas que estimen pertinentes. Para las personas y el gobierno señalados en el punto 29 de la presente Resolución, el plazo de 23 días hábiles empezará a contar 5 días después de la fecha de envío del oficio de notificación del inicio de la presente investigación. Para los demás interesados, el plazo empezará a contar 5 días después de la publicación de la presente Resolución en el DOF. En ambos casos, el plazo concluirá a las 14:00 horas del día de su vencimiento, o bien, a las 18:00 si se presenta vía electrónica, conforme al "Acuerdo por el que se establecen medidas administrativas en la Secretaría de Economía con el objeto de brindar facilidades a los usuarios de los trámites y procedimientos que se indican", publicado el 4 de agosto de 2021 en el DOF.

286. El formulario oficial a que se refiere el punto anterior, se podrá obtener a través de la página de Internet https://www.gob.mx/se/acciones-y-programas/industria-y-comercio-unidad-de-practicas-comerciales-internacionales-upci, asimismo, se podrá solicitar a través de la cuenta de correo electrónico upci@economia.gob.mx o en el domicilio de la Secretaría ubicado en Calle Pachuca número 189, Colonia Condesa, Demarcación Territorial Cuauhtémoc, Código Postal 06140, en la Ciudad de México.

287. Notifíquese la presente Resolución a las empresas y gobierno de que se tiene conocimiento. Las copias de traslado se ponen a disposición de cualquier parte que las solicite y acredite su interés jurídico en el presente procedimiento, a través de la cuenta de correo electrónico señalada en el punto anterior de la presente Resolución.

288. Comuníquese la presente Resolución a la Agencia Nacional de Aduanas de México, para los efectos legales correspondientes.

289. La presente Resolución entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el DOF.

Ciudad de México, 30 de marzo de 2023.- La Secretaria de Economía, **Raquel Buenrostro Sánchez**.- Rúbrica.