

RESOLUCION por la que se acepta la solicitud de parte interesada y se declara el inicio de la investigación antidumping sobre las importaciones de llantas de construcción diagonal (llantas convencionales) para camioneta (camión ligero), mercancía clasificada en la fracción arancelaria 4011.20.03 de la Tarifa de la Ley de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación, 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.

RESOLUCION POR LA QUE SE ACEPTA LA SOLICITUD DE PARTE INTERESADA Y SE DECLARA EL INICIO DE LA INVESTIGACION ANTIDUMPING SOBRE LAS IMPORTACIONES DE LLANTAS DE CONSTRUCCION DIAGONAL (LLANTAS CONVENCIONALES) PARA CAMIONETA (CAMION LIGERO), MERCANCIA CLASIFICADA EN LA

FRACCION ARANCELARIA 4011.20.03 DE LA TARIFA DE LA LEY DE LOS IMPUESTOS GENERALES DE IMPORTACION Y DE EXPORTACION, ORIGINARIAS DE LA REPUBLICA POPULAR CHINA, INDEPENDIENTEMENTE DEL PAIS DE PROCEDENCIA.

Visto para resolver en esta etapa procesal el expediente administrativo 33/05, radicado en la Unidad de Prácticas Comerciales Internacionales de la Secretaría de Economía, en lo sucesivo la Secretaría, se emite la presente Resolución, de conformidad con los siguientes:

RESULTANDOS

Presentación de la solicitud

1) El 14 de septiembre de 2005, la Cámara Nacional de la Industria Hulera en lo sucesivo la Cámara o CNIH, por conducto de su representante legal, compareció ante la Secretaría para solicitar el inicio de la investigación administrativa en materia de prácticas desleales de comercio internacional, en su modalidad de discriminación de precios, y la aplicación del régimen de cuotas compensatorias sobre las importaciones

de llantas de construcción diagonal (llantas convencionales) para camioneta (camión ligero) y camión, en lo sucesivo llantas convencionales para camioneta y camión, originarias de la República Popular China, independientemente del país de procedencia.

2) La solicitante manifestó que en el periodo comprendido del 1 de enero de 2004 al 31 de marzo de 2005, las importaciones de llantas convencionales para camioneta y camión originarias de la República Popular China, se efectuaron en condiciones de discriminación de precios, lo que causó daño importante o amenaza de daño importante a la rama de producción nacional del producto similar, conforme a lo dispuesto en los artículos 28, 30, 39 y 41 de la Ley de Comercio Exterior, 64 del Reglamento de la Ley de Comercio Exterior y 3 del Acuerdo relativo a la Aplicación del Artículo VI del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros

y Comercio de 1994, en lo sucesivo LCE, RLCE y Acuerdo Antidumping, respectivamente.

Solicitante

3) La Cámara es una asociación constituida conforme a las leyes de los Estados Unidos Mexicanos, con domicilio para oír y recibir notificaciones en Manuel Ma. Contreras 133-115, Col. Cuauhtémoc, código postal 06500, México, D.F., quien actúa en nombre y representación de las productoras nacionales Compañía Hulera Tornel, S.A. de C.V. y Bridgestone Firestone de México, S.A. de C.V., en lo sucesivo, Compañía Hulera Tornel y Bridgestone Firestone de México, respectivamente, cuya actividad principal en representar los intereses generales de las industrias que la integran en beneficio de los intereses generales y particulares de las empresas afiliadas; prestar a sus miembros los servicios que los estatutos señalen, así como estudiar y promover todo lo que a su beneficio convenga; ser órgano de consulta del Estado para el diseño y ejecución de políticas, programas e instrumentos que faciliten, entre otras.

4) Asimismo, conforme a lo previsto en el artículo 40 de la LCE, la solicitante manifestó que durante el periodo comprendido del 1 de enero de 2004 al 31 de marzo de 2005, las empresas en cuyo nombre actúan fueron las únicas productoras nacionales. Adicionalmente, la Cámara señaló que actualmente existe otro productor nacional, la empresa Corporación de Occidente, S.A. de C.V., que inició la producción de llantas convencionales para camión y camioneta a principios de agosto de 2005, por lo cual presenta una carta de apoyo a la solicitud de la Cámara.

Información sobre la mercancía

Descripción de la mercancía

5) De acuerdo con lo señalado por la Cámara, el nombre genérico de la mercancía objeto de análisis es llantas, neumáticos y gomas, y su nombre comercial y/o técnico es llantas nuevas de construcción diagonal (llantas convencionales) para camioneta (camión ligero) y camión. Adicionalmente, la Cámara

aclaró que el término camioneta sólo es utilizado en los Estados Unidos Mexicanos, ya que en el ámbito mundial a las llantas para camioneta se les conoce como llantas para camión ligero.

6) La llanta diagonal o convencional se describe como un contenedor redondo hermético presurizado que se caracteriza por que las capas de las cuerdas que se extienden de ceja a ceja se colocan en ángulos alternados menores de 90 grados con referencia a la línea central de la banda de rodamiento.

7) Las llantas objeto de análisis presentan 4 partes básicas: **A.** Banda de rodaje o piso, **B.** Cejas, **C.** Capas de cuerdas ahuladas y **D.** Relleno o capa hermética para llanta sin cámara. Las características organolépticas que describen el producto objeto de análisis son: neumático redondo de color negro, sin sabor, liso y con dibujo realzado en el costado y piso dependiendo del diseño del molde, olor a hule vulcanizado o curado y no produce ruido sin rodar, sin embargo, en movimiento puede producirlo dependiendo del diseño del piso y la velocidad a que gire.

8) La Cámara manifestó que las medidas más populares en llantas convencionales de camioneta (camión ligero) son: 7.50-17; 7.50-16; 7.00-16; 7.00-15 y 7.00-14; de la misma manera para camión: 11.00-22; 10.00-20 y 11.00-20. Indicaron que la medida 7.50-17 es usada por los microbuses, siendo los Estados Unidos Mexicanos el único país que utiliza esta medida en particular. La medida 11.00-22, por su parte, es utilizada en tractocamiones y trailers de alta capacidad de carga.

Régimen arancelario

9) Conforme a la Tarifa de la Ley de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación, en lo sucesivo TIGIE, las llantas convencionales para camioneta se clasifican en la fracción arancelaria 4011.20.03, la cual se describe a nivel partida como "neumáticos (llantas neumáticas) nuevos de caucho", a nivel subpartida como "de los tipos utilizados en autobuses o camiones", y a nivel de fracción "con diámetro interior inferior o igual a 44.45 cm. de construcción diagonal". La unidad de medida en la TIGIE y en operaciones comerciales es en piezas.

10) De acuerdo con la nomenclatura de la TIGIE las llantas convencionales para camión se clasifican en la fracción arancelaria 4011.20.05, la cual se describe a nivel partida como "neumáticos (llantas neumáticas) nuevos de caucho", a nivel de subpartida como "de los tipos utilizados en autobuses o camiones", y a nivel de fracción como "con diámetro interior superior a 44.45 cm. de construcción diagonal". La unidad de medida en la TIGIE y en operaciones comerciales es en piezas.

11) Los productos que se clasifican por ambas fracciones están sujetos a un arancel a la importación ad valorem del 35 por ciento para los países con los cuales los Estados Unidos Mexicanos no tiene suscritos acuerdos comerciales. Para Noruega, Suiza e Islandia se aplican aranceles de 4 por ciento y a los productos originarios de Japón de 31.5 por ciento. Los países exentos de arancel son la Unión Europea, los Estados Unidos de América, Canadá, la República de El Salvador, la República de Guatemala, la República de Honduras, la República de Colombia, la República Bolivariana de Venezuela, la República de Chile, la República de Costa Rica, la República de Bolivia, la República de Nicaragua, El Estado de Israel y la República Oriental de Uruguay.

12) Actualmente las fracciones arancelarias 4011.20.03 y 4011.20.05 de la TIGIE no incluyen otras mercancías diferentes a la investigada, sin embargo, de acuerdo con el Decreto por el que se crean, modifican y suprimen diversos aranceles de la TIGIE del 26 de septiembre de 2003, los productos investigados se clasificaban en la fracción arancelaria 4011.20.01, la cual describía a neumáticos (llantas neumáticas) nuevos de caucho de los tipos utilizados en autobuses y camiones.

Normas

13) Las llantas nuevas de origen nacional e importadas que son utilizadas en camiones ligeros, camionetas, camiones pesados, tractocamiones, autobuses y remolques y que se comercializan en el mercado mexicano deben cumplir con la Norma Oficial Mexicana NOM-086/1-SCFI-2001, la cual establece las especificaciones de seguridad y métodos de prueba que deben obedecer. Al respecto, las especificaciones que considera la norma son: la presión máxima de inflado, capacidad de carga, indicadores de desgaste de la banda de rodamiento, comportamiento de las partes de la llanta, dimensiones de las llantas, resistencia de la llanta a la penetración y el comportamiento de la llanta a la carga.

Proceso productivo

14) La Cámara indicó que en el proceso productivo para la fabricación de llantas de construcción diagonal para camioneta y camión se utilizan los siguientes insumos: hule natural, hule sintético, negro de humo,

cuerdas textiles, alambre de ceja, pigmentos, aceites, aceleradores, retardadores, antioxidantes y agentes vulcanizantes, entre otros.

15) Al respecto, la Cámara señaló que el proceso productivo inicia con la unificación de la materia prima en un mezclador donde se produce el hule productivo para cada una de las partes de la llanta de que se trate. Después del mezclador se pasa a una tubuladora donde se procesa el piso o banda de rodamiento, así como los costados. Adicionalmente se elaboran las cejas con alambre de acero cobrizado que proviene de carretes que alimentan la tubuladora de hule que impregna de este compuesto al alambre para lograr adhesividad de uno con otro y en otra máquina se ahula el textil (nylon). Posteriormente se vulcanizan las llantas a través de unos moldes donde se estampa el diseño, marca y características de la llanta. Finalmente, las llantas pasan por una máquina de balanceo, máquina de uniformidad, una revisión de aseguramiento de calidad, almacenamiento y distribución.

16) Con base en el artículo: "Cómo se fabrica una llanta" publicado en la Revista Dimensión Hulera, Vol. 3, No. 13 de 1988, la Cámara señaló que la fabricación en términos generales es similar en todas las compañías llanteras, sólo cambian las formulaciones y procesos muy particulares de cada empresa y agregó que están hechas con las mismas materias primas (hule natural, hule sintético, negro de humo, cuerdas de nylon, hule químicos, alambre de acero para ceja, aceites de proceso, etc.), por lo que las llantas importadas de la República Popular China son similares a las de fabricación nacional.

Usos y funciones

17) La Cámara señaló que las llantas de construcción diagonal son un contenedor redondo hermético y presurizado, el cual está en contacto directo con la superficie del camino y soporta la carga del vehículo facilitando su desplazamiento. Asimismo, indicaron que la función de las llantas diagonales consiste en transportar y soportar carga, absorber impactos, mantener la dirección y control del vehículo en virajes o cambio de dirección, la tracción y el frenado. Adicionalmente, la Cámara indicó que la medida de las llantas depende del tipo de vehículo en el que se utilizan, en el caso del producto investigado camioneta o camión ligero y camión convencional, conforme se describe en el punto 8 de esta Resolución.

Importadoras y exportadoras

Importadoras

Grupo Jasma, S.A. de C.V.
Juárez Norte 304 SNO,
Col. Centro, C.P. 56101,
Texcoco, Estado de México

Importadora Uranga, S.A. de C.V.
Calzada Olímpica 1338, C.P. 44891,
Atlas, Guadalajara Jalisco.

Llantas Avante, S.A. de C.V.
Tlalpan 2542, Col. Avante Coyoacán,
C.P. 04460, México, D.F.

Llantas y Servicios de México, S.A. de C.V.
Ave. Norte 11, lote 9, manzana 1, Ciudad Industrial,
C.P. 38001, Celaya, Guanajuato.

Servimundo Llantero, S.A. de C.V.
Cuitláhuac 3651, Col. Hogar y Seguridad,
C.P. 02670, México, D.F.

T.B.C. de México, S.A. de C.V.
Paseo de la Reforma 450,
Lomas de Chapultepec,
C.P. 6500, México, D.F.

Exportadoras

Ming Wha Electronic CO
Room 14/F.FU Bong Mansión
Tsai Tsui Mui Road núm. Ext. 108
Int. Dcpo. North Point Hong Kong, China

TBC Corporation
Hickory Hill Road
Ext. 4770
Memphis, TN/ Estados Unidos de América

MTC Miami Distribution
NW 34 Th. Street, 11380
Miami, Florida, Estados Unidos de América

Chesapeake Bay Internacional
151 S.E. 15 Th. Road, Suite C-1 33129
Miami, Florida, Estados Unidos de América

Tire Group International Inc.
N.W 36 Th. Avenue 6695, 33147
Miami, Florida, Estados Unidos de América

Foreigntire Sales, Inc.
2204 Morris Avenus Suite L-5, 07083
Union New Jersey, Estados Unidos de América

Prevención

18) El 8 de noviembre de 2005, compareció la CNIH para dar respuesta a la prevención formulada por la Secretaría mediante oficio UPCI.310.05.3977/3, conforme a lo dispuesto en los artículos 52 fracción II de la LCE y 78 del RLCE.

Argumentos y medios de prueba

19) Con el propósito de acreditar la existencia de la práctica desleal en su modalidad de discriminación de precios, la Cámara argumentó lo siguiente:

Precio de exportación

A. Para determinar la posible existencia de discriminación de precios se obtuvo información a partir de las estadísticas de importación que mensualmente proporciona la Administración General de Aduanas, por lo que para acreditar el precio de exportación se presentan copias fotostáticas de diversos pedimentos de importación con sus correspondientes facturas.

B. Dependiendo de la medida de la llanta, está el número de piezas que caben en un contenedor. Este factor define el ajuste por flete interno, así como de flete marítimo.

Valor normal

A. En virtud de que la República Popular China no es un país con economía de mercado, para efectos del cálculo del valor normal se propone a la República de Colombia y la República de Chile como países sustitutos, los cuales son productores de llantas convencionales para camión y camioneta e importantes exportadores de este tipo de llantas a los Estados Unidos Mexicanos al igual que la República Popular China.

B. El proceso de producción es semejante en todo el mundo y los costos de las materias primas al cotizarse internacionalmente, impacta de manera semejante el costo de manufactura en cualquier país.

C. Las llantas importadas y las nacionales cumplen los mismos usos y funciones, están hechas con las mismas materias primas cuyos precios se fijan a nivel internacional, están sujetas al cumplimiento de normas de seguridad, el diseño de productos, procesos de producción, maquinaria y equipo utilizados y en general la tecnología aplicada son semejantes.

D. Las llantas convencionales o de construcción diagonal de camioneta y camión pertenecen a una tecnología muy madura, fueron las únicas utilizadas hasta los años cincuentas en que aparecen las llantas radiales.

E. Las llantas convencionales al paso del tiempo cuentan con insumos y proceso de producción similares en todos los países en los que existen estos tipos de manufacturas.

F. Los pasos fundamentales de la producción de llantas mencionados en el libro Manual del hule de la empresa R.T. Vanderbilt son los siguientes: tratamiento de cuerda (fabric dip), cortado de cuerdas textiles en forma diagonal (bias cutting) y su calandrado (calender).

G. Para acreditar los precios internos de la República de Colombia y la República de Chile se presentan diversas facturas. Los valores en dólares se obtuvieron convirtiendo los precios en la moneda del país de origen a dólares en la fecha de la factura.

H. Los precios de la República de Chile y la República de Colombia son ex fábrica y se obtienen de los precios de las facturas de dichos países, los cuales son precios puestos en la bodega del cliente. Se les aplica un ajuste por flete de la fábrica a la bodega del cliente. En el caso de las llantas chinas, la determinación del precio ex fábrica se hizo tomando en cuenta las condiciones de venta señaladas en la factura, así como la información de los conocimientos de embarque.

I. Los precios de las facturas de la República de Chile y la República de Colombia fueron emitidas por los fabricantes de llantas en el mercado de reemplazo a través de distribuidores, quienes, a su vez, las venden al consumidor final.

J. Los precios de las facturas de la República de Chile y de la República de Colombia fueron emitidos por los fabricantes de llantas en cada uno de dichos países y corresponden a operaciones normales de venta a distribuidores. Tanto Industria Colombiana de Llantas, S.A., en la República de Colombia y Bridgestone Firestone Chile, S.A., en la República de Chile, distribuyen sus llantas en el mercado de reemplazo a través de distribuidores, quienes, a su vez, las venden al consumidor final.

K. Bridgestone Firestone de México y Bridgestone Firestone Chile, S.A., son subsidiarias de Bridgestone Americas Holding. Sin embargo, el hecho de que tengan un accionista común no implica que éstas no se manejen de forma independiente. Las dos empresas tienen juntas de asamblea diferentes y equipos directivos y empleados diferentes, sus operaciones no están relacionadas y su esfera de actividades abarca mercados geográficos y clientes distintos. Asimismo, Bridgestone Firestone Latinoamérica, división de Bridgestone Americas Holding, Inc., mediante carta manifestó la desvinculación de las operaciones de ambas subsidiarias.

Daño y causalidad

A. La llanta convencional es un contenedor redondo hermético presurizado, el cual está en contacto directo con la superficie del camino y soporta la carga del vehículo facilitando su desplazamiento; en su elaboración se efectúa el proceso químico de vulcanización.

B. El producto objeto de investigación debe cumplir con la Norma Oficial Mexicana NOM-086/1-SFCI-2001 y sus funciones son las de transportar y soportar carga, absorber impactos, mantener la dirección y control del vehículo, viraje o cambio de dirección, tracción y frenado.

C. Los insumos utilizados en la elaboración de la mercancía investigada son hule natural, hule sintético, negro de humo, cuerdas textiles, alambre de ceja, pigmentos, aceites, aceleradores, retardadores, antioxidantes y agentes vulcanizantes, entre otros.

D. La mercancía investigada fue destinada al mercado de reemplazo. La mercancía nacional participa en un pequeño porcentaje en atender las necesidades de la industria terminal automotriz.

E. La fabricación en términos generales es similar en todas las compañías llanteras, sólo cambian las formulaciones y procesos muy particulares de cada empresa. El producto importado es similar al nacional ya que el uso final y los insumos son los mismos.

F. El país de origen de la mercancía investigada es la República Popular China y los países de procedencia son la República Popular China, Hong Kong y los Estados Unidos de América.

G. Las llantas nacionales e importadas son adquiridas por distribuidores quienes las hacen llegar a los consumidores finales. En algunos casos grandes flotillas podrían adquirir las llantas de manera directa de los productores e importadores. Las dependencias del Gobierno Federal, Local y Municipal, así como otras dependencias públicas también adquieren este tipo de llantas mediante licitaciones.

H. El consumidor final en su decisión de compra, toma en cuenta primordialmente el precio. Al ser el precio de las llantas chinas considerablemente inferior al de las de producción nacional gozan de alta preferencia entre los consumidores. Algunos comercializadores que distribuían sólo mercancía nacional y eventualmente llantas importadas de otros orígenes distintos de la República Popular China, han ofertado también llantas chinas por su atractivo precio, generando una fuerte presión sobre los precios de la mercancía nacional.

- I.** Las llantas de diferente dimensión pero de similar estructura dentro de una misma línea de producto son intrínsecamente similares y, por tanto, el costo por kilo de las mismas es un indicador razonable para comparar las diferentes medidas.
- J.** La industria llantera tiene 3 mercados: el de exportación, el de reemplazo y el de equipo original. Las llantas chinas se venden en el mercado de reemplazo únicamente.
- K.** Para un eventual reemplazo de llantas convencionales con radiales, cabe aclarar que existen sustituciones equivalentes, pero para ello se deben tomar en cuenta las recomendaciones del fabricante del vehículo para no afectar la seguridad y no alterar la geometría vehicular ni el adecuado desempeño del vehículo, ya que no existe una sustitución perfecta.
- L.** La empresa Corporación de Occidente, S.A. de C.V., inició la producción de llantas convencionales para camión y camioneta a principios de agosto de 2005, por lo cual se presenta una carta de apoyo a la presente solicitud.
- M.** Debido al bajo precio de las llantas chinas, los productores nacionales se vieron afectados en lo siguiente: nulo crecimiento y en algunos casos decremento en sus volúmenes de venta; incremento en niveles de inventario; reducción de volúmenes de producción afectando la utilización de su capacidad instalada; reducción de jornada y paros de planta programados, que afectaron a sus trabajadores; afectación de la cadena productiva por un menor consumo de materias primas e insumos; incrementos en costos unitarios, por eliminación de beneficios de economías de escala y pérdidas de operación en estas líneas de productos.
- N.** No obstante que de enero a agosto de 2004 estuvo vigente un arancel específico y que posteriormente se fijó un 35 por ciento ad valorem, en 2004 las importaciones chinas de llantas se incrementaron en 25 por ciento en relación con 2003, a pesar de que el nivel arancelario en 2004 fue 35 por ciento y de 23 por ciento en 2003.
- O.** Siendo el precio la variable más importante en la decisión de compra del consumidor, debido al bajo precio al que se importan las llantas chinas, su precio de venta en el mercado también es bajo, lo cual ha causado que los productores nacionales no hayan podido incrementar sus precios de venta en proporción suficiente para contrarrestar los aumentos en el costo de sus materias primas, causando un daño importante por la reducción de márgenes, llegando a registrar pérdidas en la operación.
- P.** La capacidad instalada de las empresas productoras está siendo utilizada parcialmente, se han hecho esfuerzos por mantener los niveles de producción asumiendo pérdidas derivadas de los fuertes aumentos de las materias primas internacionales. Los incrementos en los costos de producción no han podido ser trasladados al precio de venta en el mercado, en razón de los precios sumamente bajos de los productos chinos. En algunos casos no ha sido posible mantener siquiera los niveles de producción, lo que afectó aún más la rentabilidad de las empresas.
- Q.** De no haberse tomado decisiones de índole comercial para equiparar los niveles de precios de venta a los valores de las llantas chinas, los volúmenes de producción hubieran caído a niveles tales que no hubiera sido posible sostener el empleo ni las plantas operando.
- R.** La manera en que la industria nacional respondió a la agresión de precios de las llantas chinas fue rezagado la repercusión de los mayores costos de materia prima en los precios de venta, lo que arrojó pérdidas significativas.
- S.** La utilización de la capacidad instalada de las empresas nacionales es reducida. Se ha logrado, sobre todo en camión, mantener un nivel relativamente superior en porcentaje de utilización de capacidad en comparación con camioneta, a base de explorar mercados externos, aun cuando esta estrategia es más costosa que la de cubrir el mercado interno con mayor volumen.
- T.** Mientras que el consumo nacional aparente subió durante el periodo investigado del orden del 11 por ciento, en comparación con el primer año del periodo analizado, la producción nacional se redujo en 4.5 por ciento. Las importaciones chinas a precios discriminados generaron una distorsión del mercado que obligó a los productores nacionales a usar limitadamente su capacidad instalada.
- U.** Las empresas productoras se han visto en la necesidad de reducir la plantilla de empleados en razón de la utilización de la capacidad instalada.
- V.** En virtud de la creciente importación de llantas chinas, la Cámara promovió en 2003 un esquema de aranceles específicos, el cual estuvo vigente de enero a agosto de 2004, no obstante no se vio una reducción en las importaciones, lo cual evidencia que aun con el esquema de aranceles específicos y por efecto de la subvaluación, a los importadores les resulta atractivo importar llantas chinas.

W. Los patrones de consumo de las llantas en el mundo están bien definidos, en el sentido de que las llantas radiales están creciendo en demanda contra las convencionales; sin embargo, en los Estados Unidos Mexicanos y en otros países latinoamericanos, el proceso de reducción de la demanda de llantas convencionales es menor a países europeos y en general los países desarrollados.

X. El mercado mexicano es un destino real de las exportaciones de llantas chinas por tener éste una capacidad actual de absorción del orden de 2.4 millones de llantas al año. Los importadores conocen el potencial del mercado mexicano y con los precios de las llantas chinas saben que tienen una enorme ventaja competitiva.

Y. La capacidad exportadora de las llantas chinas, considerando los volúmenes de producción, es muy superior a la de cualquier otro país productor. Aproximadamente el 80 por ciento de las llantas producidas en la República Popular China son para exportación.

Z. El mercado internacional de la mercancía investigada muestra una tendencia a la baja contra las llantas radiales; sin embargo, existen zonas en el mundo en las que la reducción de la demanda es mucho más lenta, como es el caso de Latinoamérica, algunos países asiáticos y de Africa, debido a la edad del parque vehicular en uso en estos países.

AA. La República Popular China es el principal exportador a nivel mundial debido a que también es el principal productor.

BB. Las llantas convencionales chinas para camioneta y camión se facturaron a un nivel de precios FOB (libre abordó) que es inferior al costo de la materia prima en el periodo investigado.

CC. El 26 de septiembre de 2003 se crearon 4 fracciones arancelarias de la TIGIE en lugar de la fracción 4011.20.01 en la cual se clasificaban los dos tipos de llantas de camioneta y camión (radial y convencional).

DD. Las diferencias físicas de las llantas diagonales respecto a las radiales son: a. Menos materiales reforzantes en formulaciones. b. Utilización de un mayor número de cuerdas textiles en el cuerpo de la llanta. c. Mayor peso. d. Mayor espesor del cuerpo de la llanta. e. Cinturones textiles opcionales que le dan menor área de contacto a la banda de rodamiento ocasionando un mayor consumo de combustible. f. Menor número de componentes en la estructura de la llanta. g. No se identifica el tipo de construcción de la llanta.

EE. Las diferencias físicas de las llantas radiales respecto a las diagonales son: a. Más materiales reforzantes en formulación. b. Utilización de un menor número de cuerdas textiles en el cuerpo de la llanta. c. Menor peso. d. Menor espesor del cuerpo de la llanta. e. Cinturones estabilizadores de acero que le dan mayor área de contacto a la banda de rodamiento, ayuda a disminuir el desgaste irregular de la llanta, causando un menor consumo de combustible y mayor vida útil de la llanta.

FF. Las diferencias técnicas de las llantas diagonales respecto de las radiales son: a. Restricción en el rango de velocidad. b. Requerimientos de calidad más restringidos. c. Menor estabilidad y respuesta al manejo. d. Menor vida útil. e. Menor resistencia a la penetración de objetos y cortes. f. Mayor generación de calor.

GG. Las diferencias técnicas de las llantas radiales respecto de las diagonales son: a. Permite mayor rango de velocidad. b. Requerimientos de calidad más estrictos. c. Mayor estabilidad y respuesta al manejo. d. Mayor vida útil. e. Mayor resistencia a la penetración de objetos y cortes. f. Menor generación de calor.

HH. Adicionalmente, se tienen los siguientes argumentos respecto de la empresa Bridgestone Firestone:

a. Ha incrementado sus precios de enero de 2002 a marzo de 2005, únicamente para contrarrestar parcialmente los incrementos a nivel internacional en el costo de las materias primas, mientras que la mercancía investigada ha mantenido los mismos niveles de precios en el caso de la llanta para camioneta, y para camión los ha incrementado apenas hacia finales del periodo investigado.

b. Debido a la presencia de la mercancía investigada en el mercado nacional a precios tan bajos, sus clientes han presionado a dicha empresa para que otorgue descuentos adicionales. La compañía ha optado por establecer volúmenes altos de producción en la línea de camión aun y cuando el sacrificio referido en precio para competir con las llantas chinas haya provocado pérdidas cuantiosas.

c. Su política de ventas se ha orientado a producir un mayor peso en su línea de camión (Planta México) para el canal de reemplazo, haciendo un esfuerzo para incrementar la venta de llantas de camión diagonal, lo que ha permitido mantener los niveles de productividad, sacrificando precios.

- d. Los volúmenes de venta son mayores en el segundo semestre del año por el periodo de lluvias en el cual se ocasionan daños a las llantas por deterioro del asfalto.
 - e. Las ventas al mercado interno han sido decrecientes por el mismo factor de precios discriminados, lo cual genera mayores acumulaciones de inventarios y gastos de almacenaje.
 - f. Respecto del empleo, desde 2002 hasta enero de 2005 redujo el número de personal en ambas líneas de producción, no obstante, el mismo no fue despedido por el momento.
 - g. Esta empresa no ha notado un efecto desfavorable sobre la productividad debido a que la pérdida de productividad en llanta de camioneta se ha compensado con un leve crecimiento en camión y por los esfuerzos del personal para mantener su fuente de trabajo; no obstante, la continuidad de las pérdidas terminará por provocar el cierre de la planta.
 - h. El flujo de efectivo que figura en sus estados financieros auditados es positivo en 2004, debido a que muestra el desempeño global de la empresa. En esas cifras el flujo negativo de las operaciones de llanta de camión y camioneta es absorbido por los recursos generados en las demás líneas, principalmente llantas radiales producidas en la planta de Cuernavaca. El rendimiento sobre inversiones es negativo y por esa causa no hay inversiones en equipos nuevos. Existe una reducción del capital disponible por pérdidas. No se generan flujos que permitan renovar inversiones.
 - i. Su área de ventas monitorea constantemente los precios a los que se venden los diferentes tipos y marcas de llantas en el mercado y con base en ese análisis toma decisiones con respecto a los incrementos de precios a sus distribuidores. Una muestra de esos monitoreos que atestiguan el daño de las llantas convencionales chinas para camioneta y camión son algunas promociones publicadas por los terceros importadores.
- II. Por lo que se refiere a Compañía Hulera Tornel se tienen los siguientes comentarios:
- a. No venden llantas convencionales al mercado de equipo original.
 - b. Aun cuando han hecho cambios en los procesos de producción para incrementar la productividad, con objeto de contrarrestar la situación, ha reducido personal y jornadas de trabajo, además de la afectación a la cadena productiva al dejar de consumir materias primas de los productores nacionales.
 - c. Los precios de venta se han incrementado en un pequeño porcentaje de enero de 2002 a marzo de 2005, mientras que el costo de las materias primas se ha incrementado en un 87 por ciento en promedio.
 - d. La disminución en el tipo de cambio ha provocado que los productos importados, de por sí facturados a precios muy bajos, resulten con un costo de adquisición en moneda nacional cada vez más bajo.
 - e. Maneja una política de descuentos y bonificaciones básicamente por volumen de compra y descuentos por pronto pago.
 - f. La venta al mercado nacional de llantas con la marca Tornel se realiza a través de Empresas Tornel, S.A. de C.V. (holding y comercializadora) quien vende a los distribuidores; los productos que se fabrican con marcas privadas se producen y venden a otros fabricantes de llantas en los Estados Unidos Mexicanos o en el extranjero.
 - g. Los plazos de venta que otorgan los distribuidores de productos importados han provocado que esta empresa otorgue mayores plazos para estar en competencia, ampliando en algunos casos entre 15 y 30 días adicionales.
 - h. En el caso de la llanta de camioneta, en 2004 se procuró racionalizar los inventarios, por lo que se logró una reducción significativa de éstos, sin embargo para marzo de 2005 se observa un incremento contra diciembre de 2004. En el caso de llantas de camión, se ha presentado un incremento constante, en marzo de 2005 se llegó a niveles superiores que en diciembre de 2002. Por su costo, el valor de los inventarios se ha incrementado sensiblemente.
 - i. La oferta de productos importados a menores precios ha provocado que los precios de los productos nacionales, en específico de Compañía Hulera Tornel, no puedan ubicarse en un nivel razonable para recuperar los incrementos de costos de las materias primas, lo que ha debilitado la estructura financiera de la empresa, lo que se ve reflejado en incrementos de atrasos de pago a

proveedores, principalmente en 2003. Para hacer frente a esta situación se contrató un crédito, por lo que de no mejorar los márgenes de operación se tendrá una situación muy difícil para hacer frente a los compromisos de la empresa.

j. El incremento en los niveles de inventario de la llanta de camión demanda una mayor cantidad de capital invertido en ellos; la dificultad de venta se traduce en menor cobranza y con ello menor capital de trabajo. La necesidad de reducir personal ha motivado el pago de liquidaciones que han mermado el flujo de efectivo.

k. En virtud de que Compañía Hulera Tornel no cuenta con un margen de rentabilidad adecuado, se le ha imposibilitado la generación de recursos para amortización de deudas e inversión en proyectos para expansión, renovación de maquinaria y equipo y mejora de procesos productivos.

20) Para probar su dicho, la Cámara presentó lo siguiente:

A. Escritura pública 10,656 de 29 de enero de 2005 otorgada ante la fe del notario público 101 del Estado de México, con la cual se acredita la legal existencia de la Cámara Nacional de la Industria Hulera y la personalidad de su representante legal, así como los estatutos de dicha Cámara.

B. Primer testimonio de la escritura pública 15,399 de 20 de julio de 2005, otorgada ante la fe del notario público 143 del Distrito Federal, con la cual se acredita la legal existencia de la empresa Bridgestone Firestone de México, así como la personalidad de su representante legal.

C. Segundo testimonio de la escritura pública 23,849 de 27 de julio de 2005, otorgada ante la fe del notario público 149 del Distrito Federal, con la cual se acredita la legal existencia de la empresa Compañía Hulera Tornel, así como la personalidad de su representante legal.

D. Copia certificada de la escritura pública 2,370 de 9 de noviembre de 1951, otorgada ante la fe del notario público 81 del Distrito Federal, que contiene el Acta Constitutiva de Compañía Hulera Tornel.

E. Copia certificada de la escritura pública 45,210 de 8 de noviembre de 1999, otorgada ante la fe del notario público 61 del Distrito Federal, con la cual se acredita el poder otorgado a su representante legal.

F. Precio de exportación y ajustes de 2002 a 2004.

G. Copia de pedimentos de importación con sus correspondientes facturas de 2002 a 2004.

H. Copia de un pedimento de importación de enero de 2005 con su respectiva factura, con la cual se acredita el ajuste por flete.

I. Cotización de una empresa mexicana para acreditar el flete marítimo de 2005.

J. Flete doméstico promedio en la República de Chile de las llantas de camioneta y camión convencional.

K. Equivalencia de las monedas de diversos países con el dólar de los Estados Unidos de América, publicadas en el Diario Oficial de la Federación, en lo sucesivo DOF, en marzo, mayo, agosto y noviembre de 2004 y agosto de 2005.

L. Tipo de cambio de enero de 2002 a marzo de 2005.

M. Precio promedio en dólares de los Estados Unidos de América para las llantas para camioneta y camión de 2002 a marzo de 2005.

N. Estimación del margen de discriminación de precios.

O. Valor normal y ajustes de 2004 a agosto de 2005.

P. Diversas facturas con las cuales acredita el valor normal de las llantas para camioneta y camión de 2004 a agosto de 2005.

Q. Descripción e integración de códigos de producto de Bridgestone Firestone de México y Compañía Hulera Tornel.

R. Copia de un pedimento de importación y factura de noviembre de 2004 de importaciones de llantas de la República de la India.

S. Cartas de clientes de Compañía Hulera Tornel solicitando ampliación de pago del 2, 3 y 7 de febrero y 14 de marzo de 2005.

- T.** Diferencial de precios ex fábrica entre Bridgestone Firestone de México y la República Popular China de enero de 2002 a marzo de 2005.
- U.** Cartas de las empresas Pirelli Neumáticos de México, S.A. de C.V. y Continental Tire de México, S.A. de C.V., de agosto de 2005.
- V.** Ilustraciones de las características de las llantas para camioneta y camión, y significados de la clave de identificación de las mismas.
- W.** Documentación que sustenta la metodología utilizada para definir el volumen de importaciones de llantas de camioneta y camión efectuadas de 2002 a septiembre de 2003.
- X.** Documento denominado "Cómo se fabrica una llanta", publicado en la Revista Dimensión Hulera, vol. 3, no. 13 de 1988.
- Y.** Proceso de producción de las llantas convencionales o de construcción diagonal, obtenido del Manual de Tecnología del Caucho del Consorcio Nacional de Industriales del Caucho del Dr. J. Royo.
- Z.** Certificados de cumplimiento de la Norma Oficial Mexicana de 2003, 2004 y 2005.
- AA.** Norma Oficial Mexicana NOM-086/1-SCFI-2001, Industria hulera- Llantas para camión- Especificaciones de seguridad y métodos de prueba publicada en el DOF el 22 de febrero de 2002.
- BB.** Certificados de producto nuevo de conformidad con la Norma Oficial Mexicana de Bridgestone Firestone de México, de agosto y noviembre de 2004, enero y abril a junio de 2005 y de Compañía Hulera Tornel de octubre de 2002, abril, noviembre y diciembre de 2004.
- CC.** Carta de apoyo de la empresa Corporación de Occidente, S.A. de C.V., del 23 de agosto de 2005.
- DD.** Indicadores de Bridgestone Firestone de México y Compañía Hulera Tornel, para llantas de camioneta y camión de enero de 2002 a marzo de 2005.
- EE.** Indicadores del mercado nacional y de la industria del país exportador para llantas de camioneta y camión de enero de 2002 a marzo de 2005.
- FF.** Capacidad instalada nacional y de Bridgestone Firestone de México y Compañía Hulera Tornel, para llantas de camioneta y camión de enero de 2002 a marzo de 2005.
- GG.** Capacidad instalada para la elaboración de la mercancía nacional de Bridgestone Firestone de México, para llantas de camioneta y camión de enero de 2002 a marzo de 2005.
- HH.** Capacidad instalada de llantas nuevas de construcción diagonal para camión y camioneta de Compañía Hulera Tornel de 2002 a marzo de 2005.
- II.** Estado de costos, ventas y utilidades de Bridgestone Firestone de México y Compañía Hulera Tornel, de enero de 2002 a marzo de 2005.
- JJ.** Estado de costos, ventas y utilidades del mercado doméstico y de exportación de Bridgestone Firestone de México de 2002 a marzo de 2005.
- KK.** Estado de costos, ventas y utilidades de llantas nuevas de construcción diagonal para camioneta y camión del mercado interno y externo de Compañía Hulera Tornel de forma trimestral de 2002 a marzo de 2005.
- LL.** Ciclo de vulcanización de una llanta y capacidad de vulcanización de Bridgestone Firestone de enero de 2002 a marzo de 2005.
- MM.** Evolución de costos y precios de enero de 2002 a marzo de 2005.
- NN.** Correlación entre volúmenes de importaciones chinas y ventas de Bridgestone Firestone de México para llantas convencionales de camión en 2004 y 2005.
- OO.** Listado de clientes de Bridgestone Firestone de México y volúmenes de venta de enero de 2002 a marzo de 2005.
- PP.** Estructura corporativa del Grupo Tornel.
- QQ.** Dictamen de los auditores independientes al Consejo de Administración y Accionistas de Bridgestone Firestone de México, de 2001 a 2004.

- RR.** Estados financieros dictaminados de Compañía Hulera Tornel, de 2002 a 2004.
- SS.** Nota intitulada "Passenger and commercial vehicle (light truck, truck and bus) tire production by country", publicada en la página de Internet www.tirebusiness.com, con traducción parcial al español.
- TT.** Nota intitulada "The World's Tire Production Facilities by Region", publicada en la página de Internet www.tirebusiness.com de febrero de 2005, con traducción parcial al español.
- UU.** Documento intitulado "Radialization of tires", publicado en First Shanghai Securities Limited, de julio de 2004, con traducción parcial al español.
- VV.** Estudio intitulado "The future of the tyre and rubber sector of China and consequences for the world rubber industry", elaborado por el International Rubber Study Group y el Economic and Social Institute, con traducción parcial al español.
- WW.** Gráficas de comparación de precios de llantas nacionales en el mercado interno contra precios de materias primas y precios de llantas chinas en el periodo analizado, cuya fuente es la CNIH.
- XX.** Diagrama intitulado "Typical Flow Diagram for Rubber Goods Manufacture", diagrama típico de flujo para la producción de artículos de hule obtenido del Manual del Hule de la empresa R.T. Vanderbilt, en inglés con traducción al español.
- YY.** Cartas de octubre de 2005 de Bridgestone Firestone Latin American Operations y de Bridgestone Firestone Chile, S.A.
- ZZ.** Cuadro denominado "total factory cost/mlb México city plant" de 2002 a marzo de 2005, en inglés con traducción al español.
- AAA.** Incrementos de precios de las llantas convencionales de Bridgestone Firestone de México de marzo, junio, julio, septiembre, octubre y noviembre de 2004 y de enero de 2005.
- BBB.** Condiciones de venta de Bridgestone Firestone de México de 2003 y 2004.
- CCC.** Diversas fichas de solicitud de venta especial de Bridgestone Firestone de México del periodo investigado.
- DDD.** Tabla comparativa de las diferentes tecnologías y del proceso de vulcanización de llantas de camioneta y camión de la planta 2 y 5.

Requerimiento de información

21) La Cámara dio respuesta al requerimiento de información formulado por la Secretaría mediante oficio UPCI.310.05.4602/3, el 22 de noviembre de 2005, presentando traducción parcial al anexo III denominado "total factory cost/mlb México city plant" y justificación de las razones por las cuales no es posible resumir la información clasificada como confidencial de los anexos de Bridgestone Firestone de México.

CONSIDERANDOS

Competencia

22) La Secretaría de Economía es competente para emitir la presente Resolución, conforme a lo dispuesto en los artículos 16 y 34 fracciones V y XXXI de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 5 fracción VII y 52 fracciones I y II de la Ley de Comercio Exterior, 1, 2, 4 y 16 fracción I del Reglamento Interior de la Secretaría de Economía, y segundo transitorio del Decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley de Comercio Exterior, publicado en el DOF de 13 de marzo de 2003.

Legitimación

23) La solicitante manifestó que durante el periodo comprendido del 1 de enero de 2004 al 31 de marzo de 2005, las únicas productoras nacionales de llantas convencionales para camioneta y camión fueron Compañía Hulera Tornel y Bridgestone Firestone de México, con lo cual se actualiza el supuesto contenido en los artículos 5.1 y 5.4 del Acuerdo Antidumping, 40 y 50 de la LCE, 60 y 75 del RLCE.

Legislación aplicable

24) Para efectos de este procedimiento son aplicables la Ley de Comercio Exterior, el Reglamento de la Ley de Comercio Exterior, el Acuerdo relativo a la Aplicación del Artículo VI del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio de 1994, y los artículos primero y segundo transitorios del Decreto por

el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley de Comercio Exterior, publicado en el DOF de 13 de marzo de 2003, el Código Fiscal de la Federación y el Código Federal de Procedimientos Civiles, estos dos últimos de aplicación supletoria.

Análisis de discriminación de precios

Producto exportado

25) De acuerdo con la información proporcionada por la Cámara, las llantas de construcción diagonal para camión ligero (camioneta y microbuses) y camión, se importan actualmente bajo las fracciones arancelarias 4011.20.03 y 4011.20.05, respectivamente, de la TIGIE.

26) La solicitante manifestó que las llantas de construcción diagonal se importan en diferentes modelos y se utilizan en el mercado de reemplazo. Los insumos utilizados en la fabricación de llantas de construcción diagonal son: hule sintético, negro de humo, cuerdas textiles, alambre de caja, pigmentos, aceites, aceleradores, antioxidantes y agentes vulcanizantes, entre otros.

Códigos de producto

27) Durante el periodo de investigación la solicitante indicó que se importaron a los Estados Unidos Mexicanos cinco códigos de producto.

28) De los 5 códigos de productos importados a los Estados Unidos Mexicanos, 2 cuentan con su correspondiente idéntico vendido en el mercado de la República de Chile y 2 con códigos similares. Para uno de los códigos importados no se contó con el código idéntico o similar, por lo que la Secretaría no lo consideró para efectos de la comparabilidad entre el valor normal y el precio de exportación.

Precio de exportación

29) Para acreditar el precio de exportación, la Cámara presentó copias de pedimentos de importación y documentos anexos, correspondientes a las fracciones arancelarias 4011.20.03 y 4011.20.05 de la TIGIE, dentro del periodo de investigación.

30) Con fundamento en los artículos 5.2 y 5.3 del Acuerdo Antidumping y 75 fracción XI del RLCE, la Secretaría consideró adecuada la información proporcionada por la solicitante para el precio de exportación del producto investigado.

31) La Secretaría calculó un precio de exportación promedio ponderado en dólares por pieza tanto para las importaciones de llantas convencionales para camioneta como para camión, de conformidad con los artículos 2.4.2 del Acuerdo Antidumping y 40 del RLCE.

Ajustes al precio de exportación

32) Debido a que los precios proporcionados por la Cámara se encuentran a nivel puerto chino Xingang y Qingdao, se propuso ajustar dichos precios por términos y condiciones de venta, en particular por flete interno y por flete de exportación.

Flete interno

33) La solicitante propuso aplicar el ajuste por flete interno a partir de la cotización proporcionada por una empresa mexicana del costo del flete terrestre por contenedor de 40 pies, de las ciudades en donde se ubican las fábricas del producto investigado hasta Xingang y Qingdao, que es el puerto de salida de dicha mercancía. La Secretaría aceptó la información y pruebas presentadas por la solicitante y ajustó el precio de exportación por concepto de flete interno.

Flete externo

34) En el caso del flete de exportación, la solicitante obtuvo el ajuste a partir de documentación anexa a los pedimentos y a la cotización de empresa mexicana en donde se desglosa el gasto erogado por el flete marítimo, por puerto Xingang y Qingdao. Con esta información, la empresa solicitante calculó el monto por pieza por este concepto, el costo por contenedor de 40 pies lo obtuvo dividiendo el valor del flete entre el factor de cada uno de los códigos de producto investigado.

35) Con fundamento en los artículos 2.4 del Acuerdo Antidumping, 36 de LCE y 53 y 54 del RLCE, la Secretaría aceptó ajustar el precio de exportación por los conceptos de flete interno y flete externo con base en la metodología, datos y pruebas presentados por la solicitante.

Valor normal

País sustituto

36) La Cámara argumentó que la economía de la República Popular de China continúa siendo una economía centralmente planificada, por lo que propuso a la República de Chile y a la República de

Colombia, como países con economía de mercado que reúnen las características necesarias para ser empleados como países sustitutos de la República Popular China, para determinar el valor normal correspondiente. La Cámara justificó su selección con base en los siguientes elementos:

- A.** Al igual que la República Popular China, la República de Colombia y la República de Chile son de los principales países productores de llantas de construcción diagonal.
- B.** El producto fabricado en la República de Colombia y la República de Chile son similares al exportado por la República Popular China.
- C.** Tanto las llantas de construcción diagonal chinas como las de la República de Colombia y de la República de Chile tienen la misma tecnología, así como los materiales e insumos para la producción de este tipo de llantas diagonales, por lo cual dicho proceso es similar en todas las plantas productoras a nivel mundial.

37) La solicitante manifestó que las llantas fabricadas en la República de Colombia y la República de Chile son similares a las exportadas por la República Popular China, ya que tienen los mismos componentes, el proceso de fabricación y la tecnología es exactamente el mismo. En particular, mencionó que no existen diferentes maneras para producir las llantas de construcción diagonal, por lo que no existen diferencias entre la fabricación de las llantas de la República Popular China, las de la República de Colombia y las de la República de Chile.

38) Con respecto al proceso productivo y la tecnología presentó las publicaciones The Vanderbil Rubber Handbook” y “Manual de Tecnología del Caucho” que contiene un “Diagrama típico de flujo para la producción de llantas de construcción diagonal o convencional”, donde se describe que dicho proceso es similar a nivel mundial.

39) Los costos de producción son similares en el mundo debido a que los insumos o materias primas son los que más inciden en el costo y sus precios se fijan a nivel internacional. Tal es el caso de los hules sintéticos y naturales, las cuerdas de nylon, el acero de la ceja, los hulequímicos y el negro de humo, cuyos precios internacionales prevalecen tanto para los Estados Unidos Mexicanos, como para la República de Colombia, la República de Chile y la República Popular China.

40) Si bien los procesos de producción, la tecnología y los insumos utilizados en la producción de llantas de construcción diagonal son similares, en el caso de la República de Colombia no se contó con la información y pruebas suficientes para determinar cada uno de los códigos comparables a los exportados a los Estados Unidos Mexicanos.

41) Por otra parte, la información y pruebas presentadas por la solicitante para la República de Chile, contiene especificaciones técnicas del producto investigado y la descripción de los códigos idénticos o similares a los exportados a los Estados Unidos Mexicanos, además de la información relativa al proceso de fabricación, tecnología, materiales e insumos para la producción de este tipo de llantas diagonales.

42) Por lo anterior, la Secretaría, con base en los artículos 5.2 del Acuerdo Antidumping, 33 de la LCE y 48 del RLCE, aceptó de manera preliminar a la República de Chile como país sustituto de la República Popular de China para efectos de calcular el valor normal del producto investigado.

Precios internos en el país sustituto

43) Para acreditar el valor normal, la solicitante presentó copias de facturas de venta en el mercado interno de la República de Chile, correspondientes al periodo de investigación, de una de las empresas productoras de llantas más importantes en este país. La solicitante manifestó que los precios de la empresa chilena son comparables a los exportados a los Estados Unidos Mexicanos y corresponden a operaciones comerciales normales.

44) Para los 4 códigos de producto comparables a los exportados a los Estados Unidos Mexicanos, 2 cuentan con su correspondiente idéntico vendido en el mercado interno de la República de Chile y 2 con códigos similares. Para estos códigos se seleccionó 2 de los códigos idénticos vendidos en el mercado interno de la República de Chile como códigos comparables.

45) A partir de la información a la que se refiere el punto 43 de esta Resolución, la Secretaría calculó el valor normal promedio ponderado en dólares por pieza tanto para las importaciones de llantas convencionales para camioneta como para camión, de conformidad con los artículos 2.4.2 del Acuerdo Antidumping y 40 del RLCE.

Ajustes al valor normal

46) La Secretaría aceptó ajustar el valor normal, por los conceptos de flete y diferencias en dimensiones y peso, de conformidad con los artículos 2.4 del Acuerdo Antidumping, 36 de la LCE, 53, 54 y 56 del RLCE

Flete interno

47) La Cámara proporcionó copias de facturas en donde se observa que los precios son de productor a distribuidor, por lo que solicitó se ajusten por el gasto de flete interno de la planta productora al distribuidor. La Secretaría aceptó la información y pruebas presentadas por la Cámara y ajustó el precio de exportación por concepto de flete interno.

Diferencias físicas

48) La CNIH solicitó ajustar los precios de los códigos de producto similares a los exportados a los Estados Unidos Mexicanos, por las diferencias en dimensiones y peso, ya que estas diferencias pueden ser cuantificadas a partir de las diferencias en sus costos de producción. La Cámara proporcionó cartas de dos empresas mexicanas en donde indican el porcentaje de la diferencia en los costos de producción para cada uno de los códigos.

49) La Secretaría, de conformidad con el artículo 56 del RLCE, ajustó los precios de los códigos similares a los exportados a los Estados Unidos Mexicanos por este concepto, de acuerdo con la información proporcionada por la Cámara.

Margen de discriminación de precios

50) A partir de la metodología y pruebas descritas en los puntos 27 a 49 de esta Resolución y de conformidad con los artículos 2.1 del Acuerdo Antidumping, 30 de la LCE y 38 del RLCE, la Secretaría comparó el precio de exportación con el valor normal y determinó que existen indicios para presumir que tanto las importaciones de llantas convencionales para camioneta como para camión, originarias de la República Popular China y clasificadas en las fracciones arancelarias 4011.20.03 y 4011.20.05 de la TIGIE, se realizaron con un margen de dumping superior al de mínimos.

Análisis de daño importante, amenaza de daño importante y causalidad

Similitud de producto

51) Para efectos de la determinación de la similitud de producto, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 2.6 del Acuerdo Antidumping y 37 del RLCE, la Secretaría toma en cuenta, sobre una base de caso por caso, diversos factores incluidos, entre otros, las características físicas, composición química, régimen arancelario, usos y proceso productivo. Ninguno de estos factores por sí solo es decisivo y la autoridad puede considerar otros factores relevantes a partir de los hechos de que tenga conocimiento.

52) La Cámara manifestó que las llantas importadas de la República Popular China y las producidas en los Estados Unidos Mexicanos son similares en virtud de que cumplen con los mismos usos y funciones, compiten en cuanto a funcionalidad y mercado de consumo, además de que, están hechas con las mismas materias primas.

53) Adicionalmente, la Cámara señaló que todas las llantas están sujetas al cumplimiento de normas de seguridad, el diseño de productos, el proceso de producción, la maquinaria y equipo utilizados, y en general la tecnología aplicada son semejantes. Al respecto, argumentó que la única diferencia que existe entre los productos importados y los nacionales, es la diferencia significativa en precios, ya que se comercializan a precios mucho más bajos que las nacionales.

54) Por otra parte, la Cámara señaló que un producto sustituto son las llantas radiales, pero sin ser un sustituto perfecto ya que para reemplazar llantas convencionales con radiales o radiales por convencionales se deben tomar en cuenta las recomendaciones del fabricante del vehículo para no afectar la seguridad y no alterar la geometría vehicular ni el adecuado desempeño del vehículo.

55) Al respecto, la Secretaría previno a la CNIH para que explicara detalladamente las diferencias físicas y técnicas que distinguen a una llanta diagonal de una radial.

56) En respuesta, con base en la información que obtuvo del "Manual de Tecnología del caucho", del Consorcio Nacional de Industriales del Caucho y del "The Vanderbilt Rubber Handbook", la CNIH argumentó que las principales diferencias físicas de las llantas de construcción diagonal con respecto a las de construcción radial es que las primeras contienen menos materiales reforzantes en formulaciones, utilizan un mayor número de cuerdas textiles en el cuerpo de la llanta, tienen mayor peso y espesor, presentan cinturones textiles opcionales que le dan menor área de contacto a la banda de rodadura, por lo que ocasionan un mayor consumo de combustible, tiene un menor número de componentes en la estructura de la llanta y el tipo de construcción diagonal no se inserta en su clave de identificación.

57) En cuanto a sus diferencias técnicas, la CNIH señaló que las llantas de construcción diagonal presentan una restricción en el rango de velocidad, sus requerimientos de calidad son más restringidos, tienen una menor estabilidad y respuesta al manejo, menor vida útil, menor resistencia a la penetración de objetos y cortes, y una mayor generación de calor.

58) Con base en el análisis establecido en los puntos 5 al 17 y 51 al 57 de esta Resolución sobre las llantas convencionales para camioneta y camión de fabricación nacional y las importadas originarias de la República Popular China, la Secretaría consideró que existen suficientes elementos en el expediente administrativo que permiten presumir que ambos productos presentan características físicas, proceso productivo y especificaciones técnicas semejantes que les permiten cumplir las mismas funciones y ser comercialmente intercambiables, de manera que pueden considerarse mercancías similares conforme a lo dispuesto en los artículos 2.6 del Acuerdo Antidumping, y 37 fracción II del RLCE.

Mercado internacional

59) La CNIH señaló que el mercado internacional de las llantas de construcción diagonal muestra una tendencia hacia la baja frente a las llantas radiales. Sin embargo, aclaró que existen zonas en el mundo en las que la reducción de la demanda es mucho más lenta, como es el caso de Latinoamérica, algunos países asiáticos y de África, lo que se explica por la edad del parque vehicular en uso en esos países.

60) Con base en el estudio "The future of the tire and rubber sector of China and consequences for the world rubber industry" elaborado por las organizaciones Internacional Rubber Study Group y del Economic and Social Institute, acerca de la industria hulera en la República Popular China, la CNIH señaló que el principal país exportador, es la República Popular China, país que durante 2003 produjo 185 millones de llantas, de las cuales 116 millones correspondieron al tipo de construcción diagonal o convencionales, destinando al mercado de exportación más de 90 millones de llantas diagonales. Indicaron que derivado de que la República Popular China es el principal exportador de la mercancía investigada se desprende que sea el productor más fuerte.

61) Con base en el estudio relacionado en el punto anterior la Secretaría observó que la producción de autos y llantas de vehículos comerciales aumentó considerablemente desde principios de la década de los noventa a tasas de crecimiento promedio anual de 29 y 11 por ciento, respectivamente. Adicionalmente, la Secretaría advirtió que en dicho estudio se considera que la industria del vehículo en la República Popular China aún es subdesarrollada al considerar un número extremadamente bajo de vehículos en uso en comparación con otros países (Estados Unidos de América, Europa y Japón).

62) Asimismo, la Secretaría se percató de que de acuerdo con dicho estudio, el Gobierno de la República Popular China tiene proyectos para fomentar el desarrollo en llantas ambientalmente amistosas y estimular la tecnología para la producción de llantas.

Mercado nacional

Producción nacional

63) Con fundamento en los artículos 4.1 y 5.4 del Acuerdo Antidumping, 40 y 50 de la LCE, 60, 61 y 62 del RLCE, la Secretaría analizó la representatividad de la producción nacional, tomando en cuenta si las productoras nacionales fueron importadoras del producto investigado, o bien si existen elementos para presumir que se encuentran vinculadas a los importadores o exportadores investigados.

64) De acuerdo con la información proporcionada por la CNIH, en el periodo de enero 2004 - marzo 2005 en la producción de llantas convencionales para camioneta (camión ligero) y camión participaron dos empresas: Tornel y Bridgestone Firestone, las cuales representaron el 100 por ciento de la producción nacional total de dichas mercancías.

65) Por otra parte, la CNIH indicó que la empresa Corporación de Occidente, S.A. de C.V., inició su producción de llantas de construcción diagonal de camioneta y camión a principios de agosto de 2005.

66) Las empresas productoras, Compañía Hulera Tornel y Bridgestone Firestone de México, indicaron que no realizaron importaciones del producto objeto de investigación y que no se encuentran vinculadas con importadoras o exportadoras.

67) Con base en lo descrito en los párrafos 61 al 66 de la presente Resolución, la Secretaría determinó de manera preliminar que la solicitud satisface los requisitos establecidos en los artículos 4.1 y 5.4 del Acuerdo Antidumping, 40 y 50 de la LCE, y 60 del RLCE.

Consumidores y canales de comercialización

68) La Cámara indicó que las llantas convencionales para camioneta y camión son adquiridas de los productores y de los importadores por distribuidores, quienes las hacen llegar a los consumidores finales (flotillas y propietarios individuales de camionetas o camiones ligeros y camiones). La Cámara manifestó

que en algunos casos, grandes flotillas podrían adquirir las llantas de manera directa de los productores y de los importadores.

69) Adicionalmente, la Cámara manifestó que las dependencias del gobierno federal, local y municipal, así como otras dependencias públicas también suelen adquirir este tipo de llantas mediante licitaciones.

70) Asimismo, la Cámara manifestó que la mercancía de origen chino fue destinada al mercado de reemplazo, mientras que la mercancía nacional además de destinarse a éste también atiende las necesidades de la industria terminal automotriz, aunque en un porcentaje menor.

71) En tal virtud y conforme a lo descrito en el artículo 65 del RLCE, la Secretaría consideró que existen indicios para presumir que las llantas convencionales para camioneta y camión originarias de la República Popular China y las de fabricación nacional, se dirigen generalmente a los mismos consumidores, utilizan los mismos canales de distribución y atienden a los mismos mercados geográficos.

Análisis particular de daño importante o amenaza de daño importante y causalidad

72) La Secretaría analizó los argumentos y pruebas presentados por la Cámara y las productoras nacionales Compañía Hulera Tornel y Bridgestone Firestone de México, con el fin de determinar la existencia de indicios de daño importante o amenaza de daño importante a la rama de producción nacional en el periodo de enero 2004 - marzo 2005 por causa de las importaciones de llantas convencionales de camioneta (camión ligero) y camión originarias de la República Popular de China en presuntas condiciones de discriminación de precios, conforme a lo dispuesto en los artículos 3 del Acuerdo Antidumping, 41 y 42 de la LCE, 59, 64, 68 y 69 del RLCE.

Importaciones objeto de discriminación de precios

73) Conforme a lo establecido en los artículos 3.2 y 3.7 del Acuerdo Antidumping, 41 y 42 de la LCE, 64 y 68 del RLCE, la Secretaría evaluó si en el periodo investigado de enero 2004 - marzo 2005 el volumen de las importaciones de llantas convencionales para camioneta y camión de la República Popular China aumentó en términos absolutos o en relación con el consumo interno, si la tasa de crecimiento en el mercado nacional indica la probabilidad de que se produzca un aumento sustancial en el futuro inmediato, si concurren para atender los mismos mercados o a los mismos consumidores actuales o potenciales de los productores nacionales y si utilizan los mismos canales de distribución.

74) La Cámara argumentó que las importaciones de llantas convencionales de camioneta y camión originarias de la República Popular China, en condiciones de discriminación de precios, han crecido en términos absolutos durante el periodo analizado, siendo el promedio mensual en el periodo investigado de 15,050 llantas, cifra que es superior en once por ciento al promedio de 2002 y catorce por ciento superior a la de 2003.

75) Adicionalmente, la Cámara señaló que las cifras de importación de la República Popular China comparadas con la producción nacional han crecido, por lo que la presencia de llantas convencionales de camioneta (camión ligero) y camión importadas en condiciones de discriminación de precios han afectado a la producción nacional.

76) En cuanto a la participación de las importaciones originarias de la República Popular China con respecto al consumo nacional aparente, en lo sucesivo CNA, de llantas convencionales de camioneta y camión, la Cámara señaló que mientras que el CNA aumentó durante el periodo investigado en 11 por ciento en comparación con 2002, la producción nacional se redujo en 4.5 por ciento. Adicionalmente, la Cámara señaló que las importaciones de llantas chinas a precios bajos, que se vinieron dando desde el inicio del periodo analizado, generaron una distorsión del mercado que obligó a los productores nacionales a usar limitadamente su capacidad instalada.

77) En relación con el volumen de las importaciones de llantas convencionales de camioneta y camión originarias de la República Popular China, la Cámara explicó que durante 2002 y hasta septiembre de 2003 sólo existía la fracción arancelaria 4011.20.01 de la TIGIE, por la que ingresaban importaciones de llantas de camioneta y camión tanto convencionales como radiales, por lo que a partir de las estadísticas oficiales de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, en lo sucesivo SHCP, analizaron las operaciones individuales de importación a fin de estimar las correspondientes a llantas convencionales a partir de los niveles de precios que éstas registraron.

78) La Cámara señaló que a partir de septiembre de 2003 existen fracciones arancelarias específicas para el registro de las importaciones, tanto de llantas convencionales de camioneta como de llantas convencionales para camión y, por otro lado, para las llantas radiales.

79) Al respecto, la Secretaría previno a la Cámara para que proporcionara mayores elementos probatorios y documentales que sustentaran los niveles de precios que utilizaron para la depuración de las importaciones realizadas durante el periodo de enero de 2002 a septiembre de 2003 al amparo de la fracción arancelaria 4011.20.01 de la TIGIE.

80) La Cámara proporcionó una explicación sobre la metodología seguida para identificar las importaciones de llantas convencionales de camioneta y camión correspondientes al periodo de enero de 2002 a septiembre de 2003:

A. Obtuvo las estadísticas de importaciones originarias de la República Popular China correspondientes a la fracción arancelaria 4011.20.01 de la TIGIE a nivel pedimento proporcionadas por la SHCP, para el periodo de enero de 2002 a septiembre de 2003.

B. Para determinar el volumen de las importaciones de llantas convencionales de camioneta y camión originarias de la República Popular China, dentro de las realizadas al amparo de la fracción arancelaria 4011.20.01 de la TIGIE, la Cámara consideró un rango de precios para las llantas convencionales de camioneta y otro para las convencionales de camión, por lo que eliminó todos los pedimentos de importación en los que el precio por pieza se encontraba por arriba de esos precios, ya que consideró que los productos con un precio mayor no correspondían a llantas convencionales de camioneta o camión.

C. Adicionalmente, y con el objeto de sustentar su estimación la Cámara, adjuntó las impresiones de las estadísticas obtenidas de la SHCP, así como algunos pedimentos de importación del periodo de enero de 2002 a septiembre de 2003 de operaciones realizadas al amparo de la fracción arancelaria 4011.20.01. de la TIGIE.

81) Al respecto, la Secretaría analizó la metodología propuesta por la Cámara para la identificación de las importaciones de llantas convencionales de camioneta (camión ligero) y camión originarias de la República Popular China, y determinó aceptarla, de manera preliminar en principio y sin menoscabo que durante el transcurso de la investigación las partes interesadas aporten mayores elementos al respecto, cerciorándose previamente que las transacciones proporcionadas por la Cámara estuvieran contenidas en el listado de pedimentos de importación del Sistema de Información Comercial de México (SICM), por lo que identificó cada operación de la fracción 4011.20.01 para el periodo enero de 2002 a septiembre de 2003, obteniendo de esta forma el listado de pedimentos de las importaciones de llantas convencionales de camioneta (camión ligero) y camión originarias de la República Popular China.

82) Con base en la información proporcionada por la Cámara y la obtenida del SICM, la Secretaría calculó los volúmenes de las importaciones de llantas convencionales de camioneta (camión ligero) y camión totales originarias de la República Popular China y las originarias de otros países y analizó su comportamiento en el periodo investigado enero 2004 - marzo 2005 y aquéllos comparables de enero de 2002 a marzo de 2005.

Llantas convencionales para camioneta (camión ligero)

83) A partir de lo señalado en los puntos 81 y 82 de esta resolución, la Secretaría observó que en el periodo de enero-diciembre de 2004, las importaciones totales de llantas convencionales de camioneta (de acuerdo con la solicitante, éstas más bien se emplean en el transporte conocido como "camión ligero") aumentaron 118 por ciento con respecto con el periodo de enero-diciembre de 2003; en este último lapso en relación con el periodo comparable anterior crecieron 8 por ciento. Adicionalmente, la Secretaría advirtió que en el periodo de enero-marzo de 2005, las importaciones totales de este tipo de llantas disminuyeron 18 por ciento con respecto al periodo de enero-marzo de 2004; en este último lapso, comparado con el periodo anterior, aumentaron 402 por ciento. Para el periodo investigado (enero 2004-marzo 2005) con respecto al comparable anterior, las importaciones totales se incrementaron 154 por ciento.

84) En relación con la composición de las importaciones totales de llantas convencionales de camioneta, la Secretaría observó que en el periodo de enero-diciembre de 2004 el 29 por ciento correspondió a la República Popular China y el 71 por ciento a otros países, mientras que en el periodo de enero-diciembre de 2003 el 22 por ciento fueron originarias de la República Popular China y el 79 por ciento de otros países y, en el periodo de enero-diciembre de 2002, el 20 por ciento correspondió a importaciones originarias de la República Popular China y 80 por ciento a otros países. En el periodo investigado las importaciones chinas participaron con el 26 por ciento del volumen total importado, de manera tal que a lo largo del tiempo su importancia relativa ha ido en aumento.

85) En cuanto al comportamiento de las importaciones totales de llantas convencionales de camioneta (camión ligero) originarias de la República Popular China, la Secretaría observó que en el periodo de enero-diciembre de 2004 aumentaron 190 por ciento en relación con el periodo comparable anterior y en el periodo de enero-diciembre de 2003 con respecto al periodo enero-diciembre de 2002 aumentaron 19 por ciento. En el periodo de enero-diciembre de 2002 a enero-diciembre de 2004 las importaciones de llantas convencionales de camioneta (camión ligero) originarias de la República Popular China aumentaron 246 por ciento. Adicionalmente, la Secretaría advirtió que en el trimestre de enero-marzo de 2005 las importaciones totales de llantas convencionales de camioneta (camión ligero) originarias de la República Popular China disminuyeron 79 por ciento en relación con el trimestre enero-marzo de 2004, pero en este último periodo en relación con enero-marzo de 2003 habían registrado un incremento de 3,180 por ciento.

86) En particular, en el periodo investigado (enero 2004-marzo 2005) con respecto al mismo periodo anterior (enero 2002-marzo 2003), las importaciones de llantas convencionales de camioneta originarias de la República Popular China se incrementaron 262 por ciento.

87) Por otra parte, la Secretaría advirtió que en el periodo enero-diciembre de 2004 las importaciones de llantas convencionales de camioneta (camión ligero) originarias de otros países aumentaron 98 por ciento en relación con el periodo comparable anterior y en el periodo de enero-diciembre de 2003, aumentaron 5 por ciento en relación con el periodo de enero-octubre de 2002. En el periodo de enero-diciembre de 2002 a enero-diciembre de 2004 las importaciones de llantas convencionales de camioneta (camión ligero) originarias de otros países aumentaron 107 por ciento. Asimismo, la Secretaría observó que en el trimestre de enero-marzo de 2005 las importaciones originarias de otros países aumentaron 39 por ciento con respecto al primer trimestre de 2004 y en este último con respecto al trimestre de enero-marzo de 2003 aumentaron 179 por ciento. Para el periodo investigado con respecto al comparable anterior, las importaciones originarias de otros países se incrementaron 130 por ciento.

88) Con el fin de evaluar si en el periodo investigado se registró un crecimiento en las importaciones originarias de la República Popular China en relación con el CNA, la Secretaría estimó el tamaño del mercado mexicano de las llantas convencionales de camioneta (camión ligero) a través de la suma de producción nacional total más las importaciones totales menos las exportaciones. Al respecto, la Secretaría observó que en el periodo de enero-diciembre de 2004 las importaciones de llantas convencionales de camioneta, originarias de la República Popular China, participaron con el 8 por ciento del mercado mexicano, lo que significó un aumento de 5 puntos porcentuales con respecto al periodo comparable anterior y con el mismo periodo de 2002. En particular, las importaciones chinas incrementaron su participación en el CNA 5 puntos porcentuales, al pasar de una participación de 2 por ciento en el periodo enero 2002-marzo 2003 al 7 por ciento en el periodo investigado.

89) En términos de la producción nacional, las importaciones de llantas convencionales de camioneta (camión ligero) originarias de la República Popular China, representaron el 11 por ciento en el periodo enero-diciembre de 2004, el 4 por ciento en el periodo de enero-diciembre de 2003 y el 3 por ciento en el lapso de enero-diciembre de 2002. Este comportamiento también se observó en el periodo investigado con respecto al similar anterior, al registrarse un incremento de 7 puntos porcentuales.

Llantas convencionales para camión

90) A partir de lo señalado en los puntos 81 y 82 de esta Resolución, la Secretaría observó que en el periodo de enero-diciembre de 2004, las importaciones totales de llantas convencionales de camión aumentaron 19 por ciento con respecto al periodo de enero-diciembre de 2003; en este último lapso en relación con el periodo comparable anterior crecieron 2 por ciento. Adicionalmente, la Secretaría advirtió que en el periodo de enero-marzo de 2005, las importaciones totales de llantas convencionales de camión aumentaron 9 por ciento con respecto al periodo de enero-marzo de 2004; en este último lapso comparado al periodo anterior aumentaron 61 por ciento. Para el periodo investigado (enero 2004-marzo 2005) con respecto al comparable anterior, las importaciones totales se incrementaron 29 por ciento.

91) En relación con la composición de las importaciones totales de llantas convencionales de camión, la Secretaría observó que en el periodo de enero-diciembre de 2004 el 29 por ciento correspondió a la República Popular China y el 71 por ciento a otros países, mientras que en el periodo de enero-diciembre de 2003 el 22 por ciento fueron originarias de la República Popular China y el 79 por ciento de otros países y, en el periodo de enero-diciembre de 2002, el 20 por ciento correspondió a importaciones originarias de la República Popular China y 80 por ciento a otros países. En el periodo investigado las importaciones chinas participaron con el 16 por ciento del volumen total.

92) En cuanto al comportamiento de las importaciones totales de llantas convencionales de camión originarias de la República Popular China, la Secretaría observó que en el periodo de enero-diciembre de 2004 aumentaron 12 por ciento en relación con el periodo comparable anterior y en el periodo de enero-diciembre de 2003 con respecto al periodo enero-diciembre de 2002 aumentaron 36 por ciento. En el periodo de enero-diciembre de 2002 a enero-diciembre de 2004 las importaciones de llantas convencionales de camión originarias de la República Popular China aumentaron 52 por ciento. Adicionalmente, la Secretaría advirtió que en el trimestre de enero-marzo de 2005 las importaciones totales de llantas convencionales de camión originarias de la República Popular China se incrementaron 39 por ciento en relación con el trimestre enero-marzo de 2004, en este último periodo en relación con enero-marzo de 2003, la Secretaría observó un incremento de 290 por ciento en las importaciones originarias de la República Popular China.

93) En particular, en el periodo investigado (enero 2004-marzo 2005) con respecto al mismo periodo anterior (enero 2002-marzo 2003), las importaciones de llantas convencionales de camión originarias de la República Popular China se incrementaron 90 por ciento.

94) Por otra parte, la Secretaría advirtió que en el periodo enero-diciembre de 2004 las importaciones de llantas convencionales de camión originarias de otros países aumentaron 21 por ciento en relación con el periodo comparable anterior y en el periodo de enero-diciembre de 2003 disminuyeron 2 por ciento en relación con el periodo de enero-octubre de 2002. En el periodo de enero-diciembre de 2002 a enero-diciembre de 2004 las importaciones de llantas convencionales de camión originarias de otros países aumentaron 18 por ciento. Asimismo, la Secretaría observó que en el trimestre de enero-marzo de 2005 las importaciones originarias de otros países aumentaron 2 por ciento con respecto al primer trimestre de 2004 y en este último con respecto al trimestre de enero-marzo de 2003 aumentaron 41 por ciento. Para el periodo investigado con respecto al comparable anterior, las importaciones originarias de otros países se incrementaron 21 por ciento.

95) Con el fin de evaluar si en el periodo investigado se registró un crecimiento en las importaciones originarias de la República Popular China en relación con el CNA, la Secretaría estimó el tamaño del mercado mexicano de las llantas convencionales de camión a través de la suma de producción nacional total más las importaciones totales menos las exportaciones. Al respecto, la Secretaría observó que en el periodo de enero-diciembre de 2004 las importaciones de llantas convencionales de camión originarias de la República Popular China participaron con el 4 por ciento del mercado mexicano, lo que no significó un aumento con respecto al periodo comparable anterior y sólo un punto porcentual más que el 3 por ciento observado en el mismo periodo de 2002. En particular, las importaciones chinas prácticamente mantuvieron su participación en el CNA, ya que pasaron de 3 por ciento en el periodo enero 2002-marzo 2003 a 4 por ciento en el periodo investigado.

96) En términos de la producción nacional, las importaciones de llantas convencionales de camión originarias de la República Popular China representaron el 5 por ciento en el periodo enero-diciembre de 2004 y enero-diciembre de 2003 y el 3 por ciento en el lapso de enero-diciembre de 2002. En el periodo investigado las importaciones chinas registraron una participación de 6 por ciento en la producción nacional.

97) A partir del análisis descrito en los puntos 73 al 96 de esta resolución, la Secretaría determinó en forma preliminar que en el periodo investigado, enero 2004-marzo 2005, las importaciones de llantas convencionales de camioneta (camión ligero) originarias de la República Popular China mostraron un crecimiento tanto en términos absolutos como en relación con el CNA y la rama de producción nacional.

98) Por el contrario, en cuanto a las importaciones de llantas convencionales de camión originarias de la República Popular China, la Secretaría advirtió que si bien se observó un crecimiento absoluto en las mismas, no existen hasta el momento elementos suficientes para apreciar una mayor participación de éstas en relación con el mercado mexicano (medido a través del CNA) o, como se indicia más adelante, que aquéllas hubiesen tenido efectos adversos identificables sobre los volúmenes de venta internas de la industria nacional.

Efectos sobre los precios

99) De conformidad con lo dispuesto en los artículos 3 del Acuerdo Antidumping, 41 y 42 de la LCE, 64 y 68 del RLCE, la Secretaría analizó el comportamiento y la tendencia de los precios de las importaciones originarias de la República Popular China; si disminuyeron con respecto a los que se habían observado en periodos comparables anteriores; si fue inferior al resto de las importaciones; si existe una relación significativa entre la disminución de los precios de las importaciones y el crecimiento de los volúmenes

importados; si concurrieron al mercado mexicano a un precio considerablemente inferior al del producto nacional similar, o bien si su efecto fue deprimir los precios internos de otro modo o impedir el aumento que en otro caso se hubiera producido y si su nivel de precios fue el factor determinante para explicar su comportamiento y la participación de las importaciones en el mercado nacional.

100) La Cámara señaló que los precios de venta al mercado interno de las importaciones chinas de llantas convencionales de camioneta y camión en el periodo investigado registraron un nivel por debajo del costo de la materia prima, a pesar de las consideraciones en relación con la similitud de las llantas de producción nacional y las importadas originarias de otros países.

101) Al respecto, la Cámara manifestó que al realizar el análisis del comportamiento de los precios de importación del producto chino, es evidente que esos precios no cubren los costos de mano de obra, gastos de manufactura, fletes, gastos de operación y un margen razonable de utilidad.

102) Asimismo, la Cámara señaló que observó una reducción en los precios de exportación del producto chino al analizar las facturas y pedimentos de importación en los que se apreció que con diferencia de varios meses, las llantas de una misma medida registran una reducción de precio, en lugar de aumentar como efecto del incremento en el costo de materias primas que se ha observado mundialmente.

103) Adicionalmente, la Cámara señaló que siendo el precio la variable más importante en la decisión de compra del consumidor, debido al bajo precio que se importan las llantas chinas, su precio de venta en el mercado también es bajo, lo cual ha causado que los productores nacionales no hayan podido incrementar sus precios de venta en proporción suficiente para contrarrestar los aumentos en el costo de sus materias primas (hule sintético, hules químicos, cuerdas de nylon, negro de humo, hule natural, etc.).

104) Por otra parte, la Cámara señaló que encontró que una factura, anexa a un pedimento de importación, amparó una transacción de llantas de la medida 11.00-20 originarias tanto de la República Popular China como de la India, y que mientras las llantas de origen chino presentaban un precio ex fábrica de 50.4 dólares americanos por pieza, el producto originario de la República de la India presentó un precio ex fábrica de \$103.32 dólares por pieza.

105) Para efectos del cálculo de los precios a los que concurrieron las importaciones de llantas convencionales de camioneta (camión ligero) y camión originarias de la República Popular China y otros países, la Secretaría consideró la información proporcionada por la Cámara, así como la registrada en el SICM. Asimismo, la Secretaría calculó los precios promedio ponderados de las importaciones de llantas convencionales de camioneta (camión ligero) y camión en la aduana de entrada considerando aranceles y derechos de trámite aduanero.

Llantas convencionales para camioneta (camión ligero)

106) La Secretaría observó que en el periodo de enero-diciembre de 2004, en relación con el comparable anterior, el precio promedio ponderado de las importaciones de llantas convencionales de camioneta (camión ligero) originarias de la República Popular China disminuyó 5 por ciento y en el periodo de enero-diciembre de 2003 con respecto al comparable anterior aumentó 15 por ciento; con ello, en el periodo de enero-diciembre de 2002 a enero-diciembre de 2004, el precio promedio de las importaciones originarias de la República Popular China se incrementaron 9 por ciento. Asimismo, al realizar el análisis para el primer trimestre de 2005 con respecto al mismo periodo de 2004, se observó una caída de 31 por ciento y con respecto al primer trimestre de 2002 la disminución fue de 18 por ciento. En contraste, el precio promedio ponderado de las importaciones de llantas convencionales de camioneta (camión ligero) de otros países aumentó 7.5 por ciento en el periodo de enero-marzo de 2005 en relación con el periodo enero-marzo de 2004.

107) Por otra parte, la Secretaría advirtió que en el periodo enero-diciembre de 2004 el precio promedio ponderado de las importaciones originarias de la República Popular China se ubicó 8 por ciento por debajo del precio promedio ponderado de otros países y en el periodo de enero-marzo de 2005 esta diferencia fue de 37 por ciento.

108) Asimismo, la Secretaría calculó el precio promedio ponderado libre abordó, en lo sucesivo LAB, planta de las ventas al mercado interno de llantas convencionales de camioneta (camión ligero) de la rama de producción nacional y observó que en el periodo enero-diciembre de 2004, en relación con el lapso comparable anterior, aumentó 5 por ciento y en el periodo de enero-diciembre de 2003 con respecto al comparable anterior registró una disminución de 5 por ciento, es decir, en el periodo enero-diciembre de 2002 a enero-diciembre de 2004 el precio promedio de venta de la industria nacional no registró variación.

109) Adicionalmente, la Secretaría observó que el precio promedio ponderado LAB planta de las ventas al mercado interno de llantas convencionales de camioneta (camión ligero) de la industria nacional en el trimestre de enero-marzo de 2005 en relación con el periodo de enero-marzo de 2004 aumentó 13 por ciento, en este último comparado con el de enero-marzo de 2003 disminuyó 2 por ciento y en el de enero-marzo de 2003 en relación con enero-marzo de 2002 disminuyó 11 por ciento. En el periodo investigado (enero 2004-marzo 2005) con respecto al comparable anterior, la Secretaría observó que el precio promedio ponderado LAB planta de las ventas al mercado interno de llantas convencionales de camioneta prácticamente se mantuvo al incrementarse 2 por ciento.

110) Como resultado de la comparación de precios entre el producto importado y el de fabricación nacional, la Secretaría advirtió que en el periodo de enero-diciembre de 2004 el precio promedio ponderado de las importaciones originarias de la República Popular China puesto en frontera se ubicó 12 por ciento por debajo del precio promedio ponderado de venta al mercado interno LAB planta de la rama de producción nacional, en el periodo comparable anterior, el precio promedio de las importaciones de origen chino fue 3 por ciento inferior y en el periodo de enero-diciembre de 2002 se ubicó 20 por ciento por debajo del precio de venta al mercado interno de las productoras nacionales. En el periodo investigado (enero 2004-marzo 2005) el margen de subvaloración fue de 15 por ciento.

111) Por otra parte, la Secretaría previno a la solicitante para que proporcionaran mayores elementos sobre el supuesto daño importante ocasionado por las importaciones en condiciones de discriminación de precios con el daño importante ocasionado por el incremento en costos de materia prima en el periodo analizado. En respuesta, la Cámara presentó información y datos a partir de los cuales la Secretaría observó que, en efecto, en el caso de llantas convencionales para camioneta los incrementos en materia prima fueron del orden de 7 por ciento en 2003 y de 12 por ciento en 2004.

Llantas convencionales para camión

112) La Secretaría observó que en el periodo de enero-diciembre de 2004 en relación con el comparable anterior el precio promedio ponderado de las importaciones de llantas convencionales de camión originarias de la República Popular China disminuyó 7 por ciento y en el periodo de enero-diciembre de 2003 con respecto al comparable anterior disminuyó 13 por ciento; con ello, en el periodo de enero-diciembre de 2002 a enero-diciembre de 2004 el precio promedio de las importaciones originarias de la República Popular China disminuyó 20 por ciento. Asimismo, al realizar el análisis de precios de importación del producto chino para el primer trimestre de 2004, la Secretaría observó que en comparación con enero-marzo de 2003 registró un incremento del 5 por ciento, mientras que en enero-marzo de 2005 se observó un descenso de 7 por ciento. Adicionalmente, la Secretaría observó que el precio promedio ponderado de las importaciones de llantas convencionales de camión de otros países aumentó 12 por ciento en el periodo de enero-marzo de 2005 en relación con el periodo enero-marzo de 2004.

113) Por otra parte, la Secretaría advirtió que en el periodo enero-diciembre de 2004 el precio promedio ponderado de las importaciones originarias de la República Popular China se ubicó 29 por ciento por debajo del precio promedio ponderado de otros países y en el periodo de enero-marzo de 2005 esta diferencia fue de 32 por ciento.

114) Asimismo, la Secretaría calculó el precio promedio ponderado LAB planta de las ventas al mercado interno de llantas convencionales de camión de las productoras nacionales y observó que en el periodo enero-diciembre de 2004 en relación con el lapso comparable anterior aumentó 6 por ciento y en el periodo de enero-diciembre de 2003 con respecto al comparable anterior registró una disminución de 5 por ciento, es decir, en el periodo enero-diciembre de 2002 a enero-diciembre de 2004 el precio promedio de venta de la industria nacional registró un incremento de uno por ciento.

115) Adicionalmente, la Secretaría observó que el precio promedio ponderado LAB planta de las ventas al mercado interno de llantas convencionales de camión de la industria nacional en el trimestre de enero-marzo de 2005 en relación con el periodo de enero-marzo de 2004 aumentó 27 por ciento, en este último comparado con el de enero-marzo de 2003 disminuyó 2 por ciento y en el de enero-marzo de 2003 en relación con enero-marzo de 2002 disminuyó 9 por ciento. No obstante, en el periodo investigado (enero 2004-marzo 2005) con respecto al comparable anterior, la Secretaría observó que el precio promedio ponderado LAB planta de las ventas al mercado interno de llantas convencionales de camión se incrementó 5 por ciento.

116) Como resultado de la comparación de precios entre el producto importado y el de fabricación nacional, la Secretaría advirtió que en el periodo de enero-diciembre de 2004 el precio promedio ponderado de las importaciones originarias de la República Popular China puesto en frontera se ubicó 27 por ciento por debajo del precio promedio ponderado de venta al mercado interno LAB planta de las productoras nacionales; en el periodo comparable anterior el precio promedio de las importaciones de origen chino fue 16 por ciento inferior y en el periodo de enero-diciembre de 2002 se ubicó 8 por ciento por debajo del precio de venta al mercado interno de las productoras nacionales. En el periodo investigado (enero 2004-marzo 2005) el margen de subvaloración fue de 28 por ciento.

117) Por otra parte, la Secretaría previno a la Cámara para que proporcionara mayores elementos sobre el supuesto daño importante ocasionado por las importaciones en condiciones de discriminación de precios con el daño importante ocasionado por el incremento en costos de materia prima en el periodo analizado. En respuesta, la Cámara presentó información y datos a partir de los cuales la Secretaría observó que en efecto en el caso de llantas convencionales para camión los incrementos en materia prima fueron del orden de 13 por ciento en 2003 y de 25 por ciento en 2004.

118) Con base en el análisis descrito en los puntos 99 al 117 de esta Resolución, la Secretaría determinó preliminarmente que en el periodo enero 2004-marzo de 2005 el comportamiento de los precios de las importaciones de llantas de camioneta (camión ligero) originarias de la República Popular China, el nivel al que se ubicaron en relación con el observado en los precios nacionales y de las importaciones de otros orígenes, permite presumir que incentivaron la demanda por dichas importaciones y distorsionaron el mercado nacional. Asimismo, la magnitud del crecimiento de las importaciones investigadas en presuntas condiciones de dumping en términos absolutos y en relación con el CNA, permite presumir que fueron los precios de las llantas de camioneta (camión ligero) lo que explicó su participación en el mercado mexicano e impidieron el aumento razonable en los precios de las productoras nacionales, que de otro modo se hubiera producido.

119) En cuanto al comportamiento de los precios de las importaciones de llantas convencionales de camión, la Secretaría determinó que si bien éstos se ubicaron por debajo del nivel del precio del producto nacional y el originario de otros países, no fue un factor que permitiera incrementar su participación en el mercado nacional ni se reflejó en un incremento en relación con la producción nacional, como se aprecia en la siguiente sección.

Efectos sobre la producción nacional

120) Con fundamento en lo dispuesto en los artículos 3.4 del Acuerdo Antidumping, 41 y 42 de la LCE, 64 y 68 del RLCE la Secretaría evaluó los efectos de las importaciones de llantas convencionales de camioneta (camión ligero) y camión originarias de la República Popular China sobre los factores e indicadores económicos pertinentes que influyeron en la situación de la rama de producción nacional en el periodo de enero 2004-diciembre 2005.

121) La Cámara argumentó que debido al bajo precio en el mercado de las llantas de construcción diagonal o convencional de camioneta (camión ligero) y camión de origen chino, los productores nacionales de los mismos tipos de llantas se vieron afectados al registrar un nulo crecimiento y en algunos casos decremento en sus volúmenes de venta, incrementos en sus niveles de inventarios, reducción en volúmenes de producción que afectaron la utilización de su capacidad instalada, reducciones en jornadas laborales y paros de planta programados que afectaron a sus trabajadores, afectación a la cadena productiva en un menor consumo de materias primas e insumos, incrementos en los costos unitarios por eliminación de beneficios de economías de escala y pérdidas de operación en la línea de estos productos.

122) Al respecto, la Cámara señaló que durante el periodo de enero de 2004-marzo de 2005, se produjeron 2'270,311 llantas de camioneta y camión, con un promedio mensual inferior al registrado en 2002. Adicionalmente, la Cámara manifestó que las ventas de las productoras nacionales al mercado interno no han crecido en la medida que les permita obtener una rentabilidad de su inversión.

123) Asimismo, la solicitante señaló que a consecuencia de mayores aumentos de costo que de ingreso, la rama de producción nacional sufrió un daño importante en sus operaciones al pasar de una rentabilidad positiva en 2002 a pérdidas en años posteriores, no obstante los esfuerzos realizados por las empresas y su personal por preservar sus fuentes de empleo e ingreso. Al respecto, la Cámara puntualizó que se han visto en la necesidad de reducir la plantilla de empleados, en razón de la utilización de la capacidad

instalada, por lo que, el número de empleados promedio en 2002 fue de 1,178, el cual se redujo a 1,174 en 2003 y a 1,085 en el periodo investigado, cifra que fue menor en 7.8 por ciento a la registrada en 2002.

124) En relación con lo anterior, la solicitante aclaró que para una de las productoras nacionales el volumen de la producción de llantas es una variable importante para absorber costos fijos, por lo que, en las condiciones en que la utilización de la capacidad instalada se halla en los niveles históricamente más bajos, reducir aún más la producción hubiera significado lisa y llanamente la desaparición de una de sus plantas; por lo que, dicha empresa fue rezagando la repercusión de los mayores costos de materia prima en los precios de venta, lo que arrojó pérdidas significativas.

125) Asimismo, la Cámara indicó que los inventarios de llanta diagonal para camioneta de una de las productoras nacionales han sido los más afectados por los precios discriminados de las importaciones chinas, ya que sus ventas al mercado interno han sido decrecientes, lo cual generó mayores acumulaciones de inventarios y gastos de almacenaje.

126) Con base en la información aportada por la solicitante y la obtenida del listado de pedimentos del SICM, la Secretaría analizó el comportamiento de los indicadores económicos de la rama de producción nacional de llantas convencionales para camioneta (camión ligero) y camión para el periodo analizado de enero de 2002 a marzo de 2005.

Llantas convencionales para camioneta (camión ligero)

127) La Secretaría observó que el mercado mexicano de llantas convencionales para camioneta (camión ligero) medido a través del CNA aumentó 21 por ciento en el periodo enero-diciembre de 2004 en relación con el periodo comparable anterior, y en enero-diciembre de 2003 con respecto al lapso comparable anterior disminuyó 1 por ciento. Por lo que en el periodo de enero-diciembre de 2002 a enero-diciembre de 2004 el mercado nacional de llantas convencionales para camioneta aumentó 19 por ciento. Asimismo, la Secretaría advirtió que en el periodo de enero-marzo de 2005 el CNA disminuyó 12 por ciento con respecto al periodo de enero-marzo de 2004, y en este último con respecto al comparable anterior registró un incremento del 20 por ciento, mientras que en el trimestre de enero-marzo de 2003 registró un aumento del 35 por ciento

con respecto al primer trimestre de 2002. En el periodo investigado (enero 2004-marzo 2005) con respecto

al comparable anterior, el mercado nacional de llantas convencionales para camioneta se incrementó 16 por ciento.

128) La producción de la industria nacional disminuyó 1 por ciento en el periodo enero-diciembre de 2004 en relación con el lapso comparable anterior, mientras que en enero-diciembre de 2003 con respecto al periodo comparable anterior disminuyó 5 por ciento, por lo que en el periodo de enero-diciembre de 2002 a enero-diciembre de 2004 la producción nacional de llantas convencionales para camioneta acumuló una disminución de 5 por ciento. En cuanto a la producción observada durante el primer trimestre de 2004 y 2005, la Secretaría advirtió una disminución del 10 por ciento con respecto a los periodos comparables anteriores. En el periodo investigado (enero 2004-marzo 2005) con respecto al comparable anterior, la producción de la industria nacional el mercado nacional de llantas convencionales para camioneta disminuyó 8 por ciento.

129) En relación con el CNA la rama de producción nacional orientada al mercado interno disminuyó su participación en 12 puntos porcentuales en el periodo enero-diciembre de 2004 en relación con la registrada en enero-diciembre de 2003, al pasar del 84 al 72 por ciento. En el periodo enero-diciembre de 2003, la rama de producción nacional orientada al mercado interno disminuyó su participación en 2 puntos porcentuales con respecto a la participación de 86 por ciento registrada en el periodo comparable anterior. De igual forma, la Secretaría advirtió que en el periodo de enero-marzo de 2005 con respecto a enero-marzo de 2003 la producción nacional de llantas convencionales para camioneta registró 20 puntos porcentuales menos al pasar del 93 al 73 por ciento.

130) En el periodo enero 2002-marzo 2003, la producción orientada al mercado interno de llantas convencionales de camioneta participó con el 87 por ciento del CNA, mientras que para el periodo investigado, enero 2004-marzo 2005 disminuyó a 72 por ciento.

131) En cuanto a las ventas totales de la rama de producción nacional en el periodo enero-diciembre de 2003 en relación con el periodo comparable anterior disminuyeron 6 por ciento y en el periodo de enero-diciembre de 2004 aumentaron 0.5 por ciento respecto del nivel observado en el periodo comparable anterior. Asimismo, la Secretaría observó que en el trimestre de enero-marzo de 2005 las ventas totales de la rama de producción nacional disminuyeron 13 por ciento con respecto al primer

trimestre de 2004, y en este último con respecto a enero-marzo de 2003 registraron un decremento de 4 por ciento.

132) Al respecto, la Secretaría observó que en el periodo de enero-diciembre de 2004 se registró una disminución de 35 por ciento en las ventas al mercado de exportación con respecto al periodo de enero-diciembre de 2003, en cuanto a este último periodo con respecto al de enero-diciembre de 2002 se observó una disminución de 19 por ciento. En cuanto al trimestre de enero-marzo de 2005 las exportaciones de llantas convencionales para camioneta disminuyeron 19 por ciento con respecto al primer trimestre de 2004, y en este último disminuyeron 30 por ciento. En el periodo investigado (enero 2004-marzo 2005) con respecto al comparable anterior, las ventas de exportación disminuyeron 47 por ciento.

133) Por su parte, las ventas al mercado interno de llantas convencionales para camioneta (camión ligero) en el periodo de enero-diciembre de 2003 en relación con el periodo comparable anterior disminuyeron 4 por ciento y en el periodo enero-diciembre de 2004 con respecto al comparable anterior aumentaron 4 por ciento, por lo que de enero de 2002 a diciembre de 2004 las ventas al mercado interno se mantuvieron sin cambios. En cuanto al comportamiento trimestral de las ventas al mercado interno, la Secretaría advirtió que en el trimestre de enero-marzo de 2005 disminuyeron 2 por ciento en comparación con las registradas en enero-marzo de 2004. En el periodo investigado (enero 2004-marzo 2005) con respecto al comparable anterior, las ventas al mercado interno disminuyeron 3 por ciento.

134) Por su parte, la capacidad instalada nacional para la producción de llantas convencionales de camioneta se mantuvo constante durante el periodo analizado, enero de 2002 a marzo de 2005. En cuanto a la utilización de la capacidad instalada la tasa de operación pasó de 48 a 45 por ciento del periodo enero-diciembre de 2002 a enero-diciembre de 2004. En cuanto a la utilización de la capacidad instalada en el primer trimestre de 2005, la Secretaría advirtió que disminuyó 5 puntos porcentuales con respecto al nivel observado en enero-marzo de 2004, al igual que en este último con respecto al primer trimestre de 2003, lo que por trimestre permite observar una disminución de 10 puntos porcentuales en el periodo de enero-marzo de 2003 al de enero-marzo de 2005. Asimismo, del periodo enero 2002-marzo 2003 al investigado, la utilización de la capacidad instalada disminuyó 5 puntos porcentuales, al pasar del 61 por ciento al 56 por ciento.

135) Por otra parte, la Secretaría observó que el nivel promedio de inventarios de la industria nacional disminuyó 13 por ciento en el periodo de enero-diciembre de 2004 con respecto al nivel del periodo comparable anterior. En el periodo enero-diciembre de 2003 en relación con el lapso comparable anterior el inventario promedio se ubicó 9 por ciento por arriba del observado en el periodo enero-diciembre de 2002. En cuanto al comportamiento trimestral de los inventarios, en el primer trimestre de 2005 y 2004 registraron una disminución de 5 por ciento con respecto a los periodos comparables anteriores. En el periodo investigado, los inventarios promedio disminuyeron 8 por ciento con respecto al periodo comparable anterior.

136) En cuanto al empleo la Secretaría advirtió que en el periodo de enero-diciembre de 2004 disminuyó 8 por ciento con respecto al periodo comparable anterior, mientras que en enero-diciembre de 2003 presentó un incremento de 5 por ciento, por lo que en el periodo de enero de 2002 a diciembre de 2004 se observó una disminución de 3 por ciento. En cuanto al empleo en el periodo de enero-marzo de 2005 disminuyó 62 por ciento con respecto al registrado en enero-marzo de 2004, y en este último con respecto a enero-marzo de 2003 disminuyó 1 por ciento. En el periodo investigado con respecto al comparable anterior, el empleo disminuyó 3 por ciento.

137) Por otra parte el desempeño de la productividad medida en piezas por trabajador en el periodo de enero-diciembre de 2004, presentó un crecimiento de 8 por ciento con respecto al periodo comparable anterior, en el periodo enero-diciembre de 2003 la productividad registró una disminución del 10 por ciento con respecto al lapso comparable anterior. Del periodo de enero-diciembre de 2002 a enero-diciembre de 2004, la productividad medida en piezas por trabajador disminuyó 3 por ciento.

Llantas convencionales para camión

138) La Secretaría observó que el mercado mexicano de llantas convencionales para camión medido a través del CNA aumentó 17 por ciento en el periodo enero-diciembre de 2004 en relación con el periodo comparable anterior, y en enero-diciembre de 2003 con respecto al lapso comparable anterior disminuyó 1 por ciento. Por lo que en el periodo de enero-diciembre de 2002 a enero-diciembre de 2004 el mercado

nacional de llantas convencionales para camión aumentó 15 por ciento. Asimismo, la Secretaría advirtió que en el periodo de enero-marzo de 2005 el CNA disminuyó 5 por ciento con respecto al periodo de enero-marzo de 2004, y en este último con respecto al comparable anterior registró un incremento del 9 por ciento, mientras que en el trimestre de enero-marzo de 2003 registró un aumento del 20 por ciento con respecto al primer trimestre de 2002. En el periodo investigado (enero 2004-marzo 2005) con respecto al comparable anterior, el mercado nacional de llantas convencionales para camión se incrementó 13 por ciento.

139) La producción de la industria nacional creció 6 por ciento en el periodo enero-diciembre de 2004 en relación con el lapso comparable anterior, mientras que en enero-diciembre de 2003 con respecto al periodo comparable anterior disminuyó 4 por ciento, por lo que en el periodo de enero-diciembre de 2002 a

enero-diciembre de 2004 la producción nacional de llantas convencionales para camión acumuló un crecimiento de 2 por ciento. En cuanto a la producción observada durante el primer trimestre de 2005, la Secretaría advirtió una disminución del 10 por ciento con respecto al primer trimestre de 2004, y en este último en relación con el lapso comparable anterior un decremento de 6 por ciento. En el periodo investigado (enero 2004-marzo 2005) con respecto al comparable anterior, la producción de la industria nacional el mercado nacional de llantas convencionales para camión disminuyó 2 por ciento.

140) En relación con el consumo interno la producción nacional orientada al mercado interno aumentó su participación en 1 punto porcentual en el periodo enero-diciembre de 2004 en relación con la registrada en enero-diciembre de 2003, al pasar del 73 al 74 por ciento. En el periodo enero-diciembre de 2003, la producción nacional orientada al mercado interno mantuvo su participación de 73 puntos porcentuales sin modificaciones con respecto a la registrada en el periodo comparable anterior. Asimismo, la Secretaría advirtió que en el periodo de enero-marzo de 2005 con respecto a enero-marzo de 2004 la producción nacional de llantas convencionales para camión registró 5 puntos porcentuales menos en su participación con respecto al consumo interno al pasar del 83 al 78 por ciento. Asimismo, en el periodo investigado la producción orientada al mercado interno de llantas convencionales de camión disminuyó tres puntos porcentuales su participación con respecto al mismo periodo anterior.

141) En cuanto a las ventas totales de llantas convencionales para camión de la rama de producción nacional en el periodo enero-diciembre de 2003 en relación con el periodo comparable anterior disminuyeron 4 por ciento y en el periodo de enero-diciembre de 2004 aumentaron 3 por ciento respecto del nivel observado en el periodo comparable anterior. Asimismo, la Secretaría observó que en el trimestre de enero-marzo de 2005 las ventas totales disminuyeron 8 por ciento con respecto al primer trimestre de 2004, y en este último respecto a enero-marzo de 2003 registraron un decremento de 3 por ciento, mientras que, en el periodo de enero-marzo de 2003 respecto a enero-marzo de 2002 las ventas totales aumentaron 28 por ciento.

142) Al respecto, la Secretaría observó que en el periodo de enero-diciembre de 2004 se registró una disminución de 48 por ciento en las ventas al mercado de exportación respecto al periodo de enero-diciembre de 2003, en cuanto a este último periodo respecto al de enero-diciembre de 2002 se observó una disminución de 11 por ciento. En cuanto al trimestre de enero-marzo de 2005 las exportaciones de llantas convencionales para camión disminuyeron 29 por ciento respecto al primer trimestre de 2004, y en este último disminuyeron 47 por ciento. En el periodo investigado (enero 2004-marzo 2005) con respecto al comparable anterior, las ventas de exportación disminuyeron 55 por ciento.

143) Por su parte, las ventas al mercado interno de llantas convencionales de camión en el periodo de enero-diciembre de 2003 en relación con el periodo comparable anterior disminuyeron 3 por ciento y en el periodo enero-diciembre de 2004 respecto al comparable anterior aumentaron 12 por ciento, por lo que de enero de 2002 a diciembre de 2004 las ventas al mercado interno aumentaron 8 por ciento. En cuanto al comportamiento trimestral de las ventas al mercado interno, la Secretaría advirtió que en el trimestre de enero-marzo de 2005 disminuyeron 6 por ciento en comparación con las registradas en enero-marzo de 2004, en este último periodo comparado con el primer trimestre de 2003 registraron un incremento de 5 por ciento y en el trimestre de enero-marzo de 2003 respecto al comparable anterior un incremento de 30 por ciento. En el periodo investigado (enero 2004-marzo 2005) con respecto al comparable anterior, las ventas al mercado interno se incrementaron 7 por ciento.

144) Por su parte, la capacidad instalada nacional para la producción de llantas convencionales de camión se mantuvo constante durante el periodo analizado, enero de 2002 a marzo de 2005. En cuanto a

la utilización de la capacidad instalada la tasa de operación pasó de 61 a 62 por ciento del periodo enero-diciembre de 2002 a enero-diciembre de 2004. En cuanto a la utilización de la capacidad instalada en el primer trimestre de 2005, la Secretaría advirtió que disminuyó 6 puntos porcentuales con respecto al primer trimestre de 2004. Asimismo, del periodo enero 2002-marzo 2003 al investigado la utilización de la capacidad instalada prácticamente se mantuvo al disminuir solamente un punto porcentual.

145) Por otra parte, la Secretaría observó que el nivel promedio de inventarios de la industria nacional disminuyó 0.4 por ciento en el periodo de enero-diciembre de 2004 con respecto al nivel del periodo comparable anterior. En el periodo enero-diciembre de 2003 en relación con el lapso comparable anterior el inventario promedio se ubicó 28 por ciento por debajo del observado en el periodo enero-diciembre de 2002. En cuanto al comportamiento trimestral de los inventarios, en el primer trimestre de 2005 y 2004 registraron una disminución de 1 y 30 por ciento, respectivamente, en relación con los periodos comparables anteriores. En el periodo investigado, los inventarios promedio disminuyeron 29 por ciento con respecto al periodo comparable anterior.

146) En cuanto al empleo la Secretaría advirtió que en el periodo enero-diciembre de 2004 disminuyó 6 por ciento con respecto al periodo comparable anterior y en el periodo enero-diciembre de 2003 presentó un decremento de 5 por ciento, por lo que en el periodo de enero de 2002 a diciembre de 2004 se observó una disminución de 11 por ciento. En cuanto al empleo en el periodo de enero-marzo de 2005 disminuyó 10 por ciento con respecto al registrado en enero-marzo de 2004, y en este último con respecto a enero-marzo de 2003 disminuyó 7 por ciento. En el periodo investigado con respecto al comparable anterior, el empleo disminuyó 11 por ciento.

147) Por otra parte, el desempeño de la productividad medida en piezas por trabajador en el periodo de enero-diciembre de 2004, presentó un crecimiento de 13 por ciento con respecto al periodo comparable anterior, en el periodo enero-diciembre de 2003 la productividad registró un aumento de 1 por ciento con respecto al lapso comparable anterior. Del periodo de enero-diciembre de 2002 a enero-diciembre de 2004, la productividad medida en piezas por trabajador aumentó 15 por ciento.

148) Adicionalmente, la Secretaría analizó la situación financiera de la rama de producción nacional de llantas convencionales para camioneta (camión ligero) y camión compuesta por las empresas Compañía Hulera Tornel y Bridgestone Firestone de México para 2002 a 2004, así como de los resultados de operación del producto similar de fabricación nacional para el periodo que comprende de enero de 2002 a marzo de 2005, y los primeros trimestres de 2002 a 2005, para tal efecto, la Secretaría tomó en cuenta los estados financieros básicos auditados de las empresas mencionadas correspondientes de 2002 a 2004 y los agregó con el objeto de pronunciarse a nivel de la industria productora de llantas para camioneta. Dicha información financiera fue actualizada con base en el método de cambios en el nivel general de precios previsto en el Boletín B-10 de los Principios de Contabilidad Generalmente Aceptados, emitido por el Instituto Mexicano de Contadores Públicos, A.C.

149) La Cámara manifestó que el ingreso de importaciones de llantas convencionales para camión y camioneta originarias de la República Popular la República Popular China están generando fuertes pérdidas de operación en los productores nacionales y ello como consecuencia de que los incrementos en el costo de la materia prima no fueron totalmente trasladados a incrementos en la misma medida en los precios de venta de la mercancía nacional.

150) La Secretaría advirtió que los ingresos por ventas de llantas convencionales para camión representaron en el lapso enero de 2002 - diciembre de 2004 el 15 por ciento de los ingresos totales de la industria y en el caso de las llantas convencionales para camioneta representaron en promedio el 13 por ciento, por lo que determinó inicialmente que el desempeño operativo de llantas para camión y camioneta influyen en forma poco significativa en la condición financiera y los resultados operativos de la industria.

151) En cuanto a los resultados operativos de llantas convencionales para camioneta, la Secretaría observó que en 2003 con respecto al año anterior comparable, las pérdidas operativas aumentaron 294 por ciento en términos reales debido a que los ingresos por ventas internas disminuyeron 2.3 por ciento y los costos de venta aumentaron 7 por ciento, lo cual se reflejó en un aumento negativo de 7.5 puntos porcentuales en el margen operativo que se ubicó en 10 por ciento negativo. En 2004, las pérdidas operativas disminuyeron en forma importante al decrecer 49 por ciento, lo anterior como consecuencia de un aumento de 9 por ciento en el ingreso por ventas internas, lo que se tradujo en que el margen de operación de llantas para camioneta se ubicara en 4.6 por ciento negativo.

152) Para el periodo que comprende de enero a marzo de 2003, los resultados operativos de llantas convencionales para camioneta registraron pérdidas como consecuencia de un incremento importante de 32 por ciento en el costo de venta y 40 por ciento en los gastos operativos, mientras que el ingreso por ventas internas creció tan sólo 31 por ciento, lo que ubicó al margen operativo en una cifra negativa de 1 por ciento. En el primer trimestre de 2004 se incrementaron las pérdidas operativas 78 por ciento, debido a una disminución en el ingreso por ventas del orden de 6 por ciento y una disminución considerablemente menor en el costo de venta de 1 por ciento, lo que condujo a que el margen operativo se ubicara en 2 por ciento negativo. Para el primer trimestre de 2005, la pérdida se acrecentó, como consecuencia de una disminución de 5 por ciento en el ingreso por ventas internas y un aumento de 6 por ciento en el costo de venta lo que hizo que el margen operativo creciera en términos negativos 9.2 puntos porcentuales para ubicarlo en 11 por ciento negativo.

153) En cuanto a los resultados operativos de llantas convencionales para camión, la Secretaría observó que en 2003 con respecto al año anterior comparable, las pérdidas operativas aumentaron 263 por ciento en términos reales debido a que los ingresos por ventas internas disminuyeron 1 por ciento, y los costos de venta aumentaron 10 por ciento, lo cual se reflejó en un aumento negativo de 11.9 puntos porcentuales en el margen operativo que se ubicó en 16 por ciento negativo. En 2004, las pérdidas operativas disminuyeron 16 por ciento, lo anterior como consecuencia de un aumento de 18 por ciento en el ingreso por ventas internas, lo que se tradujo en que el margen de operación de llantas para camión se ubicara en 12 por ciento negativo.

154) Para el periodo de enero a marzo de 2003, los resultados operativos de llantas convencionales para camión registraron pérdidas menores a las registradas en el periodo anterior, como consecuencia de un incremento en el ingreso por ventas internas de 34 por ciento, mientras que el costo de ventas se incrementó en menor proporción al reportar un crecimiento de 27 por ciento, lo que ubicó al margen operativo en una cifra negativa de 2 por ciento. En el primer trimestre de 2004 se incrementaron en forma importante las pérdidas operativas, debido a un incremento de 22 por ciento en el costo de venta, mientras que el ingreso por ventas internas prácticamente permaneció constante, es decir, sin variación, lo que condujo a que el margen operativo se ubicara en 22 por ciento negativo. Para el primer trimestre de 2005 la pérdida vuelve a disminuir como consecuencia de un incremento en el ingreso por ventas internas de 15.5 por ciento y el costo de venta permanece sin cambio, lo que hizo que el margen operativo disminuyera en términos negativos 17.5 puntos porcentuales para ubicarlo en 4.3 por ciento negativo.

155) De acuerdo con el periodo de investigación propuesto por la Cámara, que comprende todo 2004 y el primer trimestre de 2005, la Secretaría observó que el ingreso por ventas internas en 2004 se incrementó en forma importante con respecto a 2003 en llantas para camioneta y camión, y en el primer trimestre de 2005 con respecto al primer trimestre de 2004, dicho indicador se incrementó en el caso de llantas para camión, con excepción de llantas para camioneta en donde sí se observó una disminución en el ingreso por ventas.

156) En lo que se refiere al argumento de los productores nacionales señalado en los puntos 94 y 138 de esta Resolución, en el sentido de que la materia prima ha sufrido fuertes incrementos que no han podido ser trasladados en su totalidad al precio de las mercancías de producción nacional, la Secretaría observó que en efecto en el caso de las llantas para camioneta los incrementos en materia prima fueron del orden de 7 por ciento en 2003 y de 12 por ciento en 2004. Por su parte en el caso de las llantas para camión, dichos incrementos fueron de 13 y 25 por ciento, respectivamente. No obstante, en la siguiente etapa de la investigación, la Secretaría profundizará sobre el comportamiento de los ingresos por ventas internas y sus componentes (precio y cantidad), así como en el comportamiento del costo unitario de fabricación.

157) Por otra parte, la Secretaría advirtió que en 2003 la industria registró un flujo de caja operativo negativo, 117 por ciento inferior al registrado en 2002, debido a la disminución en la utilidad neta en dicho año. Para 2004 el flujo de caja aumentó 256 por ciento como consecuencia de un incremento importante en la utilidad neta y a un menor uso de recursos en capital de trabajo.

158) En cuanto a la capacidad de reunir capital, se observó que la razón circulante se ubicó en 2002 y 2003 en 1.5 y 1.4, respectivamente, y para 2004 aumentó a 1.6 pesos de activo circulantes por cada peso de deuda de corto plazo. La prueba ácida en dichos años se ubicó en 1.06, 0.96 y 0.95, respectivamente, es decir, la liquidez de corto plazo de la industria disminuyó; sin embargo, se considera que es razonablemente adecuada en el periodo analizado. La razón de deuda de la industria en 2002 fue de 47 por ciento, mientras que para 2003 y 2004 fue de 47 y 43 por ciento, respectivamente. El cociente

derivado del pasivo total y el capital contable indica que en 2002 la industria adeudaba 89 por ciento de su inversión neta, para 2003 y 2004 dicha relación se ubicó en 88 y 76 por ciento, respectivamente.

159) De acuerdo con lo anterior, la Secretaría consideró inicialmente que la capacidad de reunir capital de la industria se mantuvo en niveles aceptables, al mantenerse la solvencia de corto plazo y ser estables los niveles de deuda, aun cuando la razón de pasivo total a capital contable se torna un poco alta. Sin embargo, es necesario subrayar que el flujo operativo de caja aumentó en 2004 como consecuencia de mejores niveles de utilidad neta.

160) Con base en el análisis integral de lo establecido en los puntos 63 al 159 de esta Resolución, la Secretaría determinó de forma preliminar que existen indicios para presumir que los volúmenes y precios a que concurrieron las importaciones totales de llantas convencionales para camioneta (camión ligero) en el periodo investigado tuvieron efectos negativos en los factores económicos y financieros de la rama de producción nacional.

161) En cuanto a los indicadores económicos observados sobre las llantas convencionales para camión, la Secretaría observó que ante el crecimiento del mercado nacional se observó que tanto las llantas convencionales para camión de producción nacional como las importadas de la República Popular China mantuvieron su participación, además del incremento en producción, ventas internas y precios de venta al mercado interno, por lo que la Secretaría consideró que el volumen y el precio al que se realizaron las importaciones de origen chino no determinaron el comportamiento del mercado interno de las llantas convencionales para camión.

Capacidad libremente disponible de la República Popular China

162) A partir de la información que obtuvo la Cámara de la publicación "Tire business" de febrero de 2005, presentó una lista de 30 empresas chinas que tienen una importante capacidad de producción de llantas de construcción convencional de camioneta (camión ligero) y camión.

163) La Cámara señaló que la capacidad exportadora de llantas de construcción diagonal o convencional por parte de la República Popular China, considerando los volúmenes de producción, es muy superior a la de cualquier otro país productor de llantas.

164) Al respecto y con base en la información reportada por "First Shanghai Securities Limited" de julio de 2004, la Cámara agregó que aproximadamente el 80 por ciento de las llantas producidas en la República Popular China son para exportación.

165) Adicionalmente, la Cámara manifestó que, tomando en cuenta las cifras de producción de llantas radiales en 2003, que fueron 69 millones y que representan el 37 por ciento del total, considera que en ese mismo año la producción global de llantas en la República Popular China fue superior a 185 millones de las cuales la misma fuente menciona que el 80 por ciento representa la capacidad exportable de la República Popular China, cifra que calculan en aproximadamente 149 millones de llantas.

166) A partir de la información publicada en "Tire business" de febrero de 2005, la Secretaría advirtió que de acuerdo con los datos sobre la producción de llantas por país para vehículos de pasajeros y comerciales (entre los que se incluyen llantas para camión ligero-camioneta, camión y autobús), la producción de ese tipo de llantas en la República Popular China registró un aumento de 17 por ciento en 2003 respecto a 2002.

167) Al respecto, la Cámara presentó un listado por empresas productoras de llantas en la República Popular China donde se señala el tipo de llantas que producen y la capacidad instalada estimada por la publicación "Tire business" de febrero de 2005, sin embargo, la Secretaría no consideró dicha información debido a que los datos se encuentran agregados para los tipos de construcción radiales y diagonales o convencionales, tanto para automóvil, camión ligero o camioneta, camión o autobús, agrícola, motocicleta o mueve tierra.

168) A partir de la información publicada por "First Shanghai Securities Limited" de julio de 2004, la Secretaría advirtió que el total de producción de llantas en la República Popular China en 2003 registró un incremento de 16.4 por ciento y que dicho crecimiento fue muy superior a la tasa de crecimiento mundial que fue de 3.6 por ciento.

169) Con base en lo descrito en los puntos 162 a 168 de esta Resolución y de acuerdo con la información relativa a la tendencia de los precios y los volúmenes de las importaciones investigadas en el periodo enero de 2004-marzo de 2005, y la información proporcionada por la Cámara sobre los efectos en los indicadores de la rama de producción nacional, la Secretaría determinó preliminarmente que si bien no se dispone de cifras específicas sobre la capacidad instalada y producción de llantas convencionales, la información disponible en esta etapa de la investigación, permite presumir la existencia de capacidad de

producción que podría destinarse al mercado mexicano, por lo que la Secretaría buscará allegarse de mayores elementos en la siguiente etapa de la investigación.

Otros factores de daño importante o amenaza de daño importante

170) De conformidad con lo dispuesto en los artículos 3.5 del Acuerdo Antidumping, 69 del RLCE, la Secretaría analizó la concurrencia de otros factores distintos de las importaciones presuntamente objeto de dumping.

171) La Cámara manifestó que el daño importante que registró la producción nacional de llantas convencionales de camioneta (camión ligero) y camión en el periodo investigado, fue causado por los precios en que se realizaron las importaciones originarias de la República Popular China y no por el volumen y las importaciones de distintos orígenes al país investigado, la contracción de la demanda o variaciones en la estructura del consumo.

172) A partir de la información proporcionada por la Cámara y los resultados del análisis descrito a lo largo de esta Resolución, en el caso de llantas convencionales para camioneta, la Secretaría no observó indicios que permitan presumir la concurrencia simultánea de factores diferentes a las importaciones investigadas que explicaran el deterioro de la industria nacional, tomando en cuenta, lo siguiente:

A. Las importaciones de llantas convencionales para camioneta originarias de países distintos a la República Popular China aumentaron 130 por ciento en el periodo investigado con respecto al comparable anterior, sin embargo, los precios a los que ingresaron fueron superiores a los que ingresaron las importaciones originarias de la República Popular China.

B. El mercado mexicano de llantas convencionales para camioneta mostró un comportamiento creciente ante una pérdida de participación de la producción nacional y un incremento en el caso de las importaciones chinas.

C. Aun cuando las exportaciones de llantas convencionales para camioneta disminuyeron en el periodo analizado, las ventas internas también mostraron una disminución. No obstante, en la siguiente etapa de la investigación, la Cámara deberá proporcionar mayores elementos de juicio sobre este aspecto.

D. Por otra parte, la Secretaría no tuvo conocimiento de prácticas comerciales restrictivas o de evolución de la tecnología que influyeran adversamente en la condición de la industria nacional.

173) A partir de la información proporcionada por la Cámara y los resultados del análisis descrito a lo largo de esta Resolución, en el caso de llantas para camión, la Secretaría observó la concurrencia simultánea de factores diferentes a las importaciones investigadas que podrían explicar el deterioro de la industria nacional, tomando en cuenta, lo siguiente:

A. En el periodo analizado el mercado mexicano de llantas convencionales para camión mostró un comportamiento creciente, no obstante, tanto la producción nacional como las importaciones prácticamente mantuvieron su participación.

B. Por otra parte, la Secretaría observó que mientras en el periodo de enero-diciembre de 2002 las exportaciones de llantas convencionales para camión representaban el 15 por ciento del total de ventas, para el periodo de enero-diciembre de 2004 éstas ya sólo representaron el 7 por ciento. De igual forma, al realizar el análisis por trimestre, la Secretaría advirtió que en el primer trimestre de 2005 las ventas al exterior de llantas convencionales para camión de origen nacional representaron 10 puntos porcentuales menos de las ventas totales que las registradas en enero-marzo de 2002.

C. Aún más, mientras que las ventas al exterior de llantas convencionales para camión disminuyeron 55 por ciento en el periodo investigado con respecto al periodo comparable anterior, las ventas al mercado interno se incrementaron 7 por ciento en el mismo periodo.

Conclusiones

174) De conformidad con el análisis de la información y argumentos presentados por la Cámara, que se describen en los puntos 5 al 17 y 25 a 173, la Secretaría determinó en forma preliminar que existen indicios suficientes para considerar que en el periodo investigado, enero de 2004 a marzo de 2005, los volúmenes y precios a que concurrieron al mercado nacional las importaciones de llantas convencionales para camioneta (camión ligero) originarias de la República Popular China en presuntas condiciones de discriminación de precios causaron daño importante o amenaza de daño importante a la rama de producción nacional del producto similar. Entre los principales elementos se encuentran los siguientes:

A. El incremento de 261 por ciento de las importaciones de llantas convencionales para camioneta (camión ligero) originarias de la República Popular China en términos absolutos y el aumento de su participación en el mercado al representar el 7 por ciento del CNA.

B. El nivel de precios a que concurrieron al mercado nacional las importaciones originarias de la República Popular China permitió un margen significativo de subvaloración (estimado en principio en alrededor de 15 por ciento) en relación con el precio promedio de la industria nacional, lo que impidió el aumento que en otro caso se hubiere producido en estos últimos productos.

C. La producción nacional al mercado interno disminuyó 4 por ciento y las ventas al mercado interno se redujeron 3 por ciento; por su parte, la participación de la producción dirigida al mercado interno se redujo 15 puntos porcentuales.

D. El bajo nivel en los precios y el comportamiento creciente en los volúmenes que observaron las importaciones de llantas convencionales para camioneta (camión ligero) originarias de la República Popular China en el periodo investigado y analizado, indican la probabilidad que continúe un aumento substancial de dichas importaciones en el futuro inmediato.

175) Por otra parte, la Secretaría determinó que hasta el periodo considerado como investigado, enero de 2004 a marzo de 2005, no se observaron indicios suficientes para determinar que los volúmenes y precios a que concurrieron al mercado nacional las importaciones de llantas convencionales para camión originarias de la República Popular China en presuntas condiciones de discriminación de precios causaron daño importante o amenaza de daño importante a la rama de producción nacional del producto similar. Entre los principales elementos que permiten llegar a esta consideración se encuentran los siguientes:

A. El incremento de las importaciones de llantas convencionales para camión originarias de la República Popular China no se reflejó en un aumento en su participación en el mercado al representar el 4 por ciento del CNA en los periodos de enero-diciembre de 2004, enero-diciembre de 2003 y en el periodo investigado.

B. El nivel de precios al que concurrieron al mercado nacional no explicó una mayor participación de las importaciones de origen chino en el mercado interno de llantas convencionales para camión, ni implicó necesariamente una caída en los precios de la industria nacional al registrar éstos un incremento de 5 por ciento.

C. En el periodo investigado tampoco se apreció una clara afectación en las variables reales de la industria nacional con motivo de las importaciones investigadas, ya que la producción nacional al mercado interno aumentó 8 por ciento y las ventas al mercado interno 7 por ciento.

D. En este contexto es importante señalar que mientras las ventas internas se incrementaron 7 por ciento, las ventas externas disminuyeron 55 por ciento, lo que sugiere que otros factores, distintos a las mercancías investigadas, pudieron incidir en el desempeño de la industria nacional, además de que la disminución de 29 por ciento de los inventarios promedio prácticamente equivale al incremento absoluto de las ventas internas.

176) Por lo anterior, con fundamento en los artículos 52 fracción II de la Ley de Comercio Exterior, 81 del Reglamento de la Ley de Comercio Exterior, 5 del Acuerdo relativo a la Aplicación del Artículo VI del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio de 1994 y primero y segundo transitorios del Decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley de Comercio Exterior, publicado en el DOF de 13 de marzo de 2003, es procedente emitir la siguiente:

RESOLUCION

177) Se acepta la solicitud presentada por la Cámara Nacional de la Industria Hulera y se declara el inicio de la investigación antidumping sobre las importaciones de llantas convencionales para camioneta (camión ligero), originarias de la República Popular China, mercancía clasificada en la fracción arancelaria 4011.20.03 de la Tarifa de la Ley de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación o por la que posteriormente se clasifique, independientemente del país de procedencia o de que ingrese por otra fracción arancelaria, fijándose como periodo de investigación el comprendido del 1 de enero de 2004 al 31 de marzo de 2005.

178) Se desecha la solicitud de inicio de la investigación antidumping presentada por la Cámara Nacional de la Industria Hulera sobre las importaciones de llantas convencionales para camión, mercancía clasificada en la fracción arancelaria 4011.20.05 de la Tarifa de la Ley de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación.

179) De conformidad con lo dispuesto en el artículo 93 fracción V de la Ley de Comercio Exterior, la Secretaría podrá imponer una sanción equivalente al monto que resulte de aplicar, en su caso, la cuota compensatoria definitiva a las importaciones efectuadas hasta por los cinco meses posteriores a la fecha

de inicio de la investigación administrativa, si tales medidas procedieren y si se comprueban los supuestos descritos en dicho precepto.

180) Con fundamento en los artículos 53 de la Ley de Comercio Exterior, 164 del Reglamento de la Ley de Comercio Exterior, 6.1 del Acuerdo relativo a la Aplicación del Artículo VI del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio de 1994, y segundo transitorio del Decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley de Comercio Exterior, publicado en el Diario Oficial de la Federación de 13 de marzo de 2003, se concede un plazo de 28 días hábiles, contados a partir del día siguiente a la publicación de esta Resolución en el Diario Oficial de la Federación, a los importadores, exportadores, personas morales extranjeras o cualquier otra persona que considere tener interés en el resultado de la investigación, para que comparezcan ante la Secretaría a presentar el formulario oficial de investigación a que se refiere el artículo 54 de la Ley de Comercio Exterior y a manifestar lo que a su derecho convenga. Este plazo concluirá a las 14:00 horas del día de su vencimiento.

181) Para obtener el formulario oficial de investigación a que se refiere el punto anterior, los interesados deberán acudir a la oficialía de partes de la Unidad de Prácticas Comerciales Internacionales, sita en Insurgentes Sur 1940, planta baja, colonia Florida, código postal 01030, México, Distrito Federal, de lunes a viernes de 9:00 a 14:00 horas. Asimismo, dicho formulario está disponible en el sitio de Internet: www.economia.gob.mx.

182) La audiencia pública a la que hace referencia el artículo 81 de la Ley de Comercio Exterior, se llevará a cabo el 2 de agosto de 2006, en el domicilio de la Unidad de Prácticas Comerciales Internacionales citado en el punto anterior, o en el diverso que con posterioridad se convoque.

183) Los alegatos a que se refiere el párrafo tercero del artículo 82 de la Ley de Comercio Exterior, deberán presentarse en un plazo que vencerá a las 14:00 horas del 14 de agosto de 2006.

184) Notifíquese a las partes de que se tiene conocimiento conforme a lo dispuesto en el artículo 53 de la Ley de Comercio Exterior, trasladándose copia de la versión pública y los anexos de la solicitud a que se refiere el punto 1 de esta Resolución, la respuesta a la prevención, así como del formulario oficial de investigación.

185) Comuníquese esta Resolución a la Administración General de Aduanas del Servicio de Administración Tributaria de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, para los efectos legales correspondientes.

186) La presente Resolución entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

México, D.F., a 7 de diciembre de 2005.- El Secretario de Economía, **Sergio Alejandro García de Alba Zepeda**.- Rúbrica.