



## Ministerio de Industria COMERCIO EXTERIOR

### Resolución 221/2011

**Procédese al cierre de la investigación que se llevara a cabo sobre operaciones con determinadas mercaderías originarias de la República Popular China.**

Bs. As., 22/6/2011

VISTO el Expediente N° S01:0333118/2009 del Registro del ex MINISTERIO DE PRODUCCION, y

#### CONSIDERANDO:

Que mediante el expediente citado en el Visto la SUBSECRETARIA DE POLITICA Y GESTION COMERCIAL de la ex SECRETARIA DE INDUSTRIA, COMERCIO Y DE LA PEQUEÑA Y MEDIANA EMPRESA del ex MINISTERIO DE PRODUCCION solicitó a la COMISION NACIONAL DE COMERCIO EXTERIOR, organismo desconcentrado en el ámbito de la ex SECRETARIA DE INDUSTRIA, COMERCIO Y DE LA PEQUEÑA Y MEDIANA EMPRESA del ex MINISTERIO DE PRODUCCION, y a la Dirección de Competencia Desleal de la Dirección Nacional de Gestión Comercial Externa de la SUBSECRETARIA DE POLITICA Y GESTION COMERCIAL de la ex SECRETARIA DE INDUSTRIA, COMERCIO Y DE LA PEQUEÑA Y MEDIANA EMPRESA del citado Ministerio, teniendo en cuenta lo establecido en el Artículo 14 del Decreto N° 1393 de fecha 2 de septiembre de 2008 "...se expidan, en el ámbito de sus respectivas competencias, sobre la existencia de pruebas suficientes relativas al dumping, el daño a la rama de producción nacional y de la relación de causalidad entre ambos, a fin, de corresponder, iniciar de oficio la apertura de investigación por presunto dumping en las operaciones de exportación de neumáticos hacia la REPUBLICA ARGENTINA procedentes de la REPUBLICA POPULAR CHINA..." mercadería que clasifica en las posiciones arancelarias de la Nomenclatura Común del MERCOSUR (N.C.M.) 4011.10.00, 4011.20.90, 4011.61.00, 4011.92.10 y 4011.92.90.

Que mediante la Resolución N° 139 de fecha 17 de diciembre de 2009 de la ex SECRETARIA DE INDUSTRIA, COMERCIO Y DE LA PEQUEÑA Y MEDIANA EMPRESA del ex MINISTERIO DE INDUSTRIA Y TURISMO, se declaró procedente la apertura de la investigación.

Que con fecha 22 de diciembre de 2010 mediante la Nota N° 1305/09 (DV CLAR) la Dirección General de Aduanas dependiente de la ADMINISTRACION FEDERAL DE INGRESOS PUBLICOS, entidad autárquica en el ámbito del MINISTERIO DE ECONOMIA Y FINANZAS PUBLICAS, manifestó que "Visto la Resolución N° 139/09 (...) por la cual se procedió a la apertura de investigación relativa a la existencia de dumping en operaciones con determinadas mercaderías (neumáticos) originarias de (...) China, esta Asesoría cumple en informar que la descripción de tales mercaderías citadas en la mencionada resolución, no contempla a todas las posiciones arancelarias consignadas en la misma, razón por la cual esta instancia sugiere la modificación del texto descriptivo de acuerdo al siguiente detalle: 'Neumáticos (llantas neumáticas), nuevos de caucho de los tipos utilizados en automóviles de turismo (incluidos los de



tipo familiar ('break o station wagon') y los de carreras), autobuses o camiones (excepto los de medida 11,00-24), y los demás neumáticos (llantas neumáticas) nuevos de caucho, incluso con altos relieves en forma de taco, ángulo o similares, de los tipos utilizados en vehículos y máquinas agrícolas o forestales”.

Que la Dirección de Competencia Desleal de la Dirección Nacional de Gestión Comercial Externa de la SUBSECRETARIA DE POLITICA Y GESTION COMERCIAL de la ex SECRETARIA DE INDUSTRIA, COMERCIO Y DE LA PEQUEÑA Y MEDIANA EMPRESA del ex MINISTERIO DE INDUSTRIA Y TURISMO, le remitió a la COMISION NACIONAL DE COMERCIO EXTERIOR, organismo desconcentrado en el ámbito de la ex SECRETARIA DE INDUSTRIA, COMERCIO Y DE LA PEQUEÑA Y MEDIANA EMPRESA del ex MINISTERIO DE INDUSTRIA Y TURISMO, copia de la Nota N° 1305/09 (DV CLAR) de la Dirección General de Aduanas.

Que asimismo, con fecha 8 de febrero de 2010, la Dirección de Competencia Desleal le remitió a la COMISION NACIONAL DE COMERCIO EXTERIOR copia de la Nota N° 166/10 (DV CLAR) de fecha 1 de febrero de 2010 de la Dirección General de Aduanas mediante la cual el mencionado organismo expresó que “Atento que la descripción de la mercadería en el Artículo 1° de la Resolución N° 139/09 (...) no se corresponde con las P.A.N.C.M. 4011.92.10 y 4011.92.90 allí indicadas, se estima procedente reiterar los términos vertidos en el Expediente 1-257421-2009 a fin de que se rectifique el texto descriptivo por el sugerido (...) para que así el servicio aduanero proceda a exigir lo establecido en el Artículo 5° de la norma en trato a las mercaderías que clasifican en las dos P.A.N.C.M. referidas”.

Que la COMISION NACIONAL DE COMERCIO EXTERIOR, a través del Acta de Directorio N° 1524 de fecha 10 de marzo de 2010, indicó que “Confírmense las conclusiones a las que arribara esta CNCE en la determinación previa a la apertura efectuada mediante Acta N° 1493 del 21 de octubre de 2009, en el sentido de que existen suficientes pruebas de daño importante a la industria nacional de ‘Neumáticos (llantas neumáticas), nuevos de caucho de los tipos utilizados en automóviles de turismo (incluidos los de tipo familiar ('break o station wagon') y los de carreras), autobuses o camiones (excepto los de medida 11,00-24), y los demás neumáticos (llantas neumáticas) nuevos de caucho, incluso con altos relieves en forma de taco, ángulo o similares, de los tipos utilizados en vehículos y máquinas agrícolas o forestales’ así como también de su relación de causalidad con las importaciones con presunto dumping originarias de China”.

Que con el objeto de dar cumplimiento a las distintas instancias que componen la investigación, ha hecho uso del plazo adicional.

Que con posterioridad a la apertura de investigación se invitó a las partes interesadas a realizar sus correspondientes ofrecimientos de prueba.

Que habiéndose producido el vencimiento del plazo otorgado para las mismas, se procedió a elaborar el proveído de pruebas.

Que con fecha 18 de abril de 2011 a través de Memorando, la Dirección de Competencia Desleal comunicó a la Dirección Nacional de Gestión Comercial Externa que “...conforme la instancia procedimental de la presente investigación, encontrándose pendiente el Informe de Proveído de Pruebas, y teniendo en cuenta que el plazo máximo para finalizar la presente investigación sería el 22 de junio de 2011, se le solicita, de prestar conformidad, solicitar al señor Subsecretario de Política y Gestión Comercial, que instruya sobre los pasos a seguir en el marco del artículo 70 del Decreto 1393/08”.



Que mediante Memorando de fecha 3 de mayo de 2011, la SUBSECRETARIA DE POLITICA Y GESTION COMERCIAL indicó que “Conforme la instancia procedimental de la presente investigación, esta Subsecretaría instruye, a la Dirección Nacional de Gestión Comercial Externa a fin de que avance con la siguiente instancia definitiva de la investigación en el marco de Decreto 1393/08”.

Que una vez vencido el plazo otorgado para la producción de la prueba ofrecida, se procedió al cierre de la etapa probatoria de la investigación, invitándose a las partes interesadas a tomar vista del expediente citado en el Visto para que, en caso de considerarlo necesario, las mismas presentaran sus alegatos.

Que por su parte, la Dirección de Competencia Desleal de la Dirección Nacional de Gestión Comercial Externa de la SUBSECRETARIA DE POLITICA Y GESTION COMERCIAL de la SECRETARIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO del MINISTERIO DE INDUSTRIA, elevó con fecha 15 de junio de 2011 el correspondiente Informe de Determinación Final del Margen de Dumping expresando que “...a partir del procesamiento y análisis efectuado de toda la documentación obrante en el expediente, se ha determinado la existencia de margen de dumping en la exportación hacia la REPUBLICA ARGENTINA de ‘Neumáticos (llantas neumáticas), nuevos de caucho de los tipos utilizados en automóviles de turismo (incluidos los de tipo familiar (‘break o station wagon’) y los de carreras), autobuses o camiones (excepto los de medida 11,00-24); y los demás neumáticos (llantas neumáticas) nuevos de caucho, incluso con altos relieves en forma de taco, ángulo o similares, de los tipos utilizados en vehículos y máquinas agrícolas o forestales’ originarios de la REPUBLICA POPULAR CHINA conforme lo detallado en el Punto XIII del presente Informe”.

Que del mencionado Informe surge que el margen de dumping es de CIENTO SESENTA Y SIETE COMA TREINTA Y DOS POR CIENTO (167,32%).

Que el Informe mencionado precedentemente fue conformado por el señor Subsecretario de Política y Gestión Comercial.

Que mediante el Acta de Directorio N° 1647 de fecha 21 de junio de 2011 la COMISION NACIONAL DE COMERCIO EXTERIOR, organismo desconcentrado en el ámbito de la SECRETARIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO del MINISTERIO DE INDUSTRIA, se expidió respecto al daño y la relación de causalidad determinando que “...las importaciones de ‘Neumáticos (llantas neumáticas), nuevos de caucho de los tipos utilizados en automóviles de turismo (incluidos los de tipo familiar (‘break o station wagon’) y los de carreras), autobuses o camiones (excepto los de medida 11,00-24), y los demás neumáticos (llantas neumáticas) nuevos de caucho, incluso con altos relieves en forma de taco, ángulo o similares, de los tipos utilizados en vehículos y máquinas agrícolas o forestales’, originarias de la República Popular China, constituyen una amenaza de daño importante a la rama de producción nacional del producto similar. 3º.- La Comisión determina que la amenaza de daño importante a la rama de producción nacional (...) es causada por las importaciones con dumping originarias de la República Popular China, estableciéndose así los extremos de relación causal entre el dumping y el daño determinados requeridos para la aplicación de medidas definitivas. 4º.- De acuerdo a lo expresado en la Sección ‘X - ASESORAMIENTO DE LA COMISION A LA SECRETARIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO’ de la presente Acta de Directorio, se recomienda la aplicación de una medida antidumping definitiva, bajo la forma de un derecho AD-VALOREM, equivalente a 23% a los Neumáticos para automóviles de turismo, de 17% a los Neumáticos para autobuses y camiones y de 10% a los Neumáticos para vehículos y máquinas agrícolas o forestales. Asimismo, se hace saber lo planteado por la importadora GENERAL



MOTORS DE ARGENTINA en cuanto a la falta de capacidad de la industria nacional para abastecerla de los neumáticos radiales, con diámetro de llanta igual a 330,2 mm (13") y ancho seccional igual a 165 mm, serie 70, que importa desde China, destinados a la industria automotriz. A este respecto, las firmas productoras nacionales manifestaron contar con suficiente capacidad productiva como para abastecer a la citada empresa (y sustituir las importaciones que ésta efectúa desde China)".

Que mediante la Nota de fecha 21 de junio de 2011, la COMISION NACIONAL DE COMERCIO EXTERIOR remitió los indicadores de daño.

Que para efectuar las citadas determinaciones la Comisión en los indicadores señaló que "Dado que al momento de emitir la determinación preliminar que efectuara esta Comisión ya se habían realizado las respectivas verificaciones a las firmas participantes de la presente investigación, en esta etapa final se observa que no se han producido cambios en la información cuantitativa analizada en la etapa preliminar. Así en este entendimiento se mantiene lo observado en la etapa preliminar en cuanto a que durante el período investigado el volumen de las importaciones de neumáticos desde China en kilogramos aumentó 11% entre 2007 y 2008, y disminuyó 63% en 2009. Por su parte, las importaciones no investigadas se incrementaron 11% en 2008, mientras que en 2009 cayeron un poco menos que las investigadas (49%). Tal como se manifestara en la etapa preliminar, la importante reducción de estas importaciones en 2009 —tanto de las investigadas como del resto de las importaciones— podría explicarse por una retracción del consumo, producto del impacto de la crisis internacional, y por la incidencia de las licencias no automáticas aplicadas a las importaciones de neumáticos a partir del mes de enero de 2009..."

Que en este sentido, determinó que "En un escenario en donde el mercado de neumáticos se mantuvo prácticamente estable en 2008 (aumentó menos de 0,5%) las importaciones originarias de China presentaron un leve incremento en su cuota de mercado (pasaron del 5% en 2007 al 6% en 2008). Al año siguiente, cuando el mercado se contrajo fuertemente (alrededor del 30%) la cuota de las importaciones originarias de China se redujo al 3%. En este contexto, las ventas de producción nacional disminuyeron su participación en el mercado entre 2007 y 2008 (de algo más del 40% al 35%) y la aumentaron en 2009 (a algo más del 50%). Al analizar los componentes del consumo aparente, se observa que las importaciones de los orígenes no investigados —que han tenido una participación superior al 50% en los dos primeros años analizados— mostraron el mayor incremento entre 2007 y 2008 (6 puntos porcentuales). No obstante ello, al analizar los precios medios FOB de estas importaciones (entre las que se destacan las originarias de Brasil, principal origen no investigado), se observa que éstos, mayoritariamente, fueron superiores a los de las importaciones originarias de China, no sólo si se consideran las importaciones totales de neumáticos —cuyo precio podría estar distorsionado por un diferente mix de modelos— sino también si se toman las correspondientes a los productos representativos. Tal como se mencionara en la determinación preliminar, los principales importadores desde Brasil son PIRELLI, GOODYEAR, BRIDGESTONE, MICHELIN Y CONTINENTAL, es decir, el primer y tercer importador son dos productores nacionales de neumáticos (entre ambos representaron el 60% de las importaciones desde Brasil entre 2007 y 2009)".

Que en este sentido "...y según informó la firma PIRELLI, el modelo productivo del Grupo en el MERCOSUR se basa en la especialización de las fábricas en cada línea de producto a efectos de hacer más eficientes los costos de producción y la calidad del producto final. Su fábrica de Merlo está fuertemente focalizada en la producción de la línea de neumáticos para automóvil y camioneta mientras que los neumáticos de las líneas de camión y agrícolas, cuya producción está localizada en Brasil, son importados a Argentina. Por su parte, BRIDGESTONE indicó que la adquisición de neumáticos



importados por parte de la firma se debe a una disposición impuesta por la Corporación BRIDGESTONE, estableciéndose una complementariedad entre las plantas. Lo expresado por estas firmas se condice con lo afirmado en la determinación preliminar en cuanto a que, teniendo en consideración los tipos de neumáticos que importan estos productores, puede afirmarse que las importaciones desde Brasil obedecen a una especialización productiva intra-rama e intra-firma, por lo que las importaciones realizadas por estas empresas serían complementarias de su producción, lo cual atenúa el posible impacto adverso sobre el conjunto de la industria nacional. Como se concluyera en la etapa preliminar al analizar el efecto que tuvieron las importaciones investigadas en la rama de producción nacional, se compararon los precios del origen investigado con los de la industria nacional, tanto para los modelos informados como representativos como para el promedio ponderado de los mismos, en tres diferentes niveles de comercialización (depósito del importador, precios de primera venta mayorista y minorista)".

Que así "...al analizar las comparaciones de precios realizadas con los precios observados de la industria nacional (hipótesis 1) se detectan significativos niveles de subvaloración del precio nacionalizado del producto importado a nivel depósito del importador (tanto para el conjunto de los neumáticos como para los modelos representativos) mientras que a nivel mayorista y minorista se presentan tanto subvaloraciones como sobrevaloraciones del precio nacionalizado del producto importado (dependiendo del modelo y período considerado). Sin perjuicio de ello, y tal como se advirtiera en la etapa preliminar, los distintos modelos representativos de neumáticos presentan un comportamiento muy dispar en cuanto a sus niveles de rentabilidad y a su evolución durante el período investigado —pudiendo estar compensándose internamente en las empresas productoras las pérdidas y ganancias entre los distintos modelos de neumáticos—. En atención a ello, resulta adecuado analizar las comparaciones de precios realizadas sobre la base de precios de la industria nacional calculados a partir de los costos, adicionándoles niveles de rentabilidad razonables. En este sentido, al observar al conjunto de las comparaciones tomando en cuenta el costo medio unitario de producción nacional y considerando una rentabilidad razonable (hipótesis 2) se puede afirmar, en términos generales, que los precios nacionalizados de los neumáticos importados de China son significativamente menores a los precios de los productos de la industria nacional. En efecto, en todas las comparaciones, a nivel de depósito del importador se registran subvaloraciones del producto importado durante todo el período investigado (entre 6% y 45%), mientras que en los canales mayorista y minorista, si bien en 2008 en todos los modelos representativos se observan subvaloraciones de las importaciones investigadas (entre 1% y 31%), se presentan algunas excepciones en 2007 y 2009".

Que paralelamente "...al analizar los precios nacionalizados de las importaciones originarias de Brasil (principal origen no investigado), se observa que éstos fueron —en términos generales— superiores a los precios nacionalizados de los productos importados de China. Por su lado, y al compararlos con los precios de la industria nacional, se observa que, en términos generales, estos precios fueron superiores a los de industria nacional, a nivel mayorista y minorista, e inferiores a nivel depósito del importador. Sin perjuicio de la hipótesis que se tome, se puede aseverar que los precios de las importaciones originarias de China fueron inferiores a los de la industria nacional en buena parte de las comparaciones realizadas. En este sentido, y volviendo a la hipótesis que se considera como más adecuada, se puede reafirmar que, en general, los precios de las importaciones originarias de China fueron inferiores a los de la industria nacional, y que si bien Brasil fue el principal origen de importaciones, éste presentó precios que, nacionalizados, fueron en general más altos que los de las importaciones originarias de China y también superiores a los de la industria nacional. Asimismo, y dada la cuantía de los márgenes de dumping determinados por la DCD, se destaca que si no hubiesen existido dichos márgenes, el nivel de los precios al que hubiese ingresado el producto investigado no habría sido capaz de contener los precios





nacionales”.

Que en este sentido “...en esta etapa final de la investigación puede afirmarse que los niveles de rentabilidad promedio de las empresas productoras nacionales registraron movimientos en sentido inverso a la evolución de las importaciones originarias de China, empeorando en 2008 —cuando las importaciones investigadas se incrementaron— y mejorando en 2009 —al disminuir estas importaciones—, aunque sin alcanzar niveles de rentabilidad considerados como razonables por esta Comisión. Este comportamiento estaría demostrando que el efecto de la crisis en lo que hace a la rentabilidad de la industria nacional resultó menor al efecto que sobre ésta tuvieron las importaciones investigadas. Así, estas importaciones fueron una fuente de contención de los precios nacionales, ya que los productores nacionales priorizaron la captación de mercado en desmedro de alcanzar niveles de rentabilidad considerados razonables. Así, la rama de producción nacional de neumáticos se vio afectada primeramente por la importante retracción de los indicadores relativos al volumen observado en el período investigado, pero especialmente en 2008 —año en el que se registró un aumento de las importaciones investigadas y último año donde las importaciones ingresaron sin licencias no automáticas—. Se observaron caídas en la producción nacional durante todo el período, a pesar de que el nivel de ventas de la rama de producción nacional al mercado interno, luego de caer en 2008, mostró una leve recuperación en 2009 (con caídas en el nivel de existencias). También se registró una disminución de las exportaciones durante todo el período. Como consecuencia de la caída de la producción se produjo una disminución en el grado de utilización de la capacidad instalada, en un contexto en el que la industria nacional cuenta con capacidad suficiente para abastecer el mercado interno (en caso de que decidiera limitar sus exportaciones). En relación con el empleo, si bien éste aumenta levemente en 2008, se observa una caída en 2009, lo que significa que, entre puntas del período, el nivel de empleo se redujo 4% (ello, sumado a que el producto físico medio del empleo también se redujo entre puntas del período). No obstante todo lo expuesto, si bien en el año 2008 se observa una situación de retracción en varios indicadores, que en diversos casos se profundiza en 2009, algunos de ellos muestran una leve recuperación hacia el final del período investigado. En efecto, el nivel de ventas de la rama de producción nacional en 2009, si bien se situó por debajo del volumen registrado en 2007, aumentó levemente respecto de las cantidades vendidas en 2008, aún en un contexto de retracción del mercado, lo que se refleja en un considerable aumento de su participación en el consumo aparente. Por su parte, la rentabilidad promedio de todos los neumáticos de las empresas medida como la relación precio/costo también presenta un leve incremento hacia el final del período (aunque no logra alcanzar niveles de rentabilidad razonables), mientras que las cuentas específicas de la industria muestran que las ventas de las mismas cubren holgadamente su punto de equilibrio en especial en 2009. En atención a lo expuesto, y de acuerdo a la información recabada en esta investigación, esta Comisión concluyó que no existen pruebas suficientes de daño importante causado a la rama de producción nacional por las importaciones de neumáticos originarias de China, en los términos del Acuerdo Antidumping”.

Que en función de lo expuesto “...los Señores Directores se expidieron acerca de la posible existencia de amenaza de daño considerando los lineamientos del artículo 3, numeral 7, del Acuerdo Antidumping. 1.b) Consideraciones con relación a la existencia de amenaza de daño: El artículo 3.7. del Acuerdo establece: ‘La determinación de la existencia de una amenaza de daño importante se basará en hechos y no simplemente en alegaciones, conjeturas o posibilidades remotas. La modificación de las circunstancias que daría lugar a una situación en la cual el dumping causaría un daño deberá ser claramente prevista e inminente. Al llevar a cabo una determinación referente a la existencia de una amenaza de daño importante, las autoridades deberán considerar, entre otros, los siguientes factores: i) una tasa



significativa de incremento de las importaciones objeto de dumping en el mercado interno que indique la probabilidad de que aumenten sustancialmente las importaciones; ii) una suficiente capacidad libremente disponible del exportador o un aumento inminente y sustancial de la misma que indique la probabilidad de un aumento sustancial de las exportaciones objeto de dumping al mercado del Miembro importador, teniendo en cuenta la existencia de otros mercados de exportación que puedan absorber el posible aumento de las exportaciones; iii) el hecho de que las importaciones se realicen a precios que tendrán en los precios internos el efecto de hacerlos bajar o contener su subida de manera significativa, y que probablemente hagan aumentar la demanda de nuevas importaciones; y iv) las existencias del producto objeto de la investigación. Ninguno de estos factores por sí solo bastará necesariamente para obtener una orientación decisiva, pero todos ellos juntos han de llevar a la conclusión de la inminencia de nuevas exportaciones a precios de dumping y de que, a menos que se adopten medidas de protección, se producirá un daño importante'. Respecto del ítem i) se observa que las importaciones de origen chino en condiciones de dumping se incrementaron en 2008 y, si bien disminuyeron en 2009, tal como se expresara en la etapa preliminar, este comportamiento puede explicarse, en gran medida, por la retracción de la demanda local causada por la crisis internacional".

Que adicionalmente "...no debe soslayarse la incidencia temporal que pudiera tener la imposición de licencias no automáticas a las importaciones de neumáticos en el mes de enero de 2009. En este punto son de destacar ciertos alegatos presentados por diversas firmas importadoras con respecto a que durante el año 2009 no se produjo un incremento de importaciones de neumáticos de origen chino debido, en gran medida, a la imposición de estas licencias no automáticas. Es decir, la caída de importaciones observada en el año 2009 responde a una situación coyuntural, que no corresponde a la tendencia de aumento de importaciones registrada con anterioridad. Esto puede verificarse si se tienen en cuenta los datos de importaciones del año 2006 (información contenida en el Informe Técnico Previo a la Apertura de la Investigación —ITPA GI-GN N° 25/09—) y la información actualizada al mes de febrero de 2011. En efecto, las importaciones crecieron tanto en 2007 y 2008, y este crecimiento se vio interrumpido en 2009, retomándose el sendero de aumento de importaciones a partir del segundo semestre de 2010. Por lo tanto, y tal como se expresara en la determinación preliminar, existen razones para concluir que resulta probable que la tendencia creciente de las importaciones investigadas observada hasta el año 2008 inclusive continúe en un futuro inmediato, tal como se observa en el incremento de importaciones registrado en los últimos seis meses analizados (septiembre/2010-febrero/2011), cuando se verifica una tasa de incremento de las importaciones investigadas. En cuanto al ítem ii), referido a la capacidad libremente disponible del exportador, durante la investigación se pudo acceder a abundante información, la que muestra la magnitud de la producción en China, sus exportaciones y las dificultades que enfrentan estas últimas para acceder a determinados mercados relevantes. En la etapa preliminar la Comisión señaló que: 'Es relevante que las cinco empresas mundiales más importantes tienen fábricas de neumáticos en China (BRIDGESTONE, MICHELIN, GOODYEAR, CONTINENTAL y PIRELLI), las cuales representaron el 60% del mercado mundial en 2008 en valores. Se destaca además que en la actualidad, China y Taiwán poseen 110 empresas dedicadas a la producción de neumáticos. A ello se adiciona que las cantidades exportadas de China —principal exportador mundial— al mundo, se incrementaron durante todo el período investigado, alcanzando en 2009 más de 2.600 millones de kilogramos (con valores por casi 7 mil millones de dólares), creciendo la participación de China en las exportaciones mundiales del 15% en 2007 al 23% en 2009. El mayor productor chino, GITI (1/7 de la producción), exportó aproximadamente la mitad de su producción, lo que indicaría que una parte importante de la producción china se destinaría a los mercados externos. Por otro lado, el precio medio FOB de exportación —en dólares por kilogramo— de China fue considerablemente inferior al precio promedio de exportación del resto de los países exportadores (en 2009, 2,63 vs un



rango de 3,8-5,6 dólares por kilogramo). Las exportaciones de neumáticos de China al mundo tuvieron como destino 204 países, siendo el principal destino de las exportaciones chinas —medidas en kilogramos— Estados Unidos, con una participación del 31% en el período investigado, mientras que las exportaciones de China hacia Argentina representaron el 0,2% del total exportado por dicho país en 2009, cuando Argentina se ubicó como destino 41º y 70º del ranking de las exportaciones chinas medidas en cantidades (kilogramos) y valores, respectivamente. Por otro lado, Brasil fue el decimoséptimo importador mundial de neumáticos en el año 2009, aumentando sus importaciones de neumáticos el 49% en 2008 y disminuyéndolas el 30% en 2009, año en que alcanzaron poco menos de 143 millones de kilogramos: en el primer semestre de 2010 las importaciones aumentaron un 51% respecto del mismo período del año anterior. Las importaciones originarias de China participaron con alrededor de un tercio en 2007 y 2008, y de un quinto en 2009 y en el primer semestre de 2010”.

Que durante el período investigado “...las exportaciones de neumáticos chinos fueron objeto de investigación sobre presunto dumping en terceros mercados: Brasil, Egipto, Estados Unidos, India, Perú y Turquía. En el caso de Brasil, en 2009 se aplicaron derechos antidumping definitivos para ciertos neumáticos de construcción radial para uso en camiones y ómnibus y automóviles por 5 años, mediante un derecho específico por kilogramo entre u\$s 1,12 y u\$s 2,52 para camiones y ómnibus, y de u\$s 0,75 para automóviles. El efecto de estas medidas sobre las importaciones brasileñas desde China significó una caída en 2009, si bien en los últimos doce meses hasta junio de 2010 las importaciones de neumáticos crecieron 28%, igual que el crecimiento observado en la industria automotriz. Por su parte, en septiembre de 2008, Estados Unidos —principal importador mundial de neumáticos durante el trienio 2007/2009— estableció derechos antidumping a las importaciones originarias de China de neumáticos para vehículos de uso fuera de carretera (pertenecientes a los segmentos de neumáticos para camiones y ómnibus y para uso agrícola o forestal), entre 5,25% y 210,48% del valor FOB de las importaciones de dichos neumáticos. En este caso, al contrario de lo observado para Brasil, las importaciones desde China vienen disminuyendo desde 2008. En el expediente se menciona que como consecuencia de la crisis internacional, las ventas de automóviles y por ende la demanda de neumáticos, mostraron caídas en Europa y Estados Unidos durante el 2009. En este sentido, BRIDGESTONE explicó que... la capacidad disponible de los fabricantes de los productos investigados es mayor, además de las medidas por dumping o medidas arancelarias dispuestas por USA y Brasil que, entre otros países, prohibieron el ingreso irrestricto de neumáticos chinos, lo que habría aumentado dicha capacidad disponible. La firma FATE sostuvo por su parte que la disparidad de tamaños entre la producción china y la demanda interna de neumáticos en Argentina es de tal magnitud que variaciones marginales en la oferta podrían afectar claramente la industria nacional, explicando que no sólo se ha generado capacidad ociosa en la industria china sino que también se observa la aparición de un enorme stock inmovilizado, como consecuencia de una oferta creciente por la puesta en marcha de nuevas Plantas Industriales decididas con anterioridad a la crisis, y demandas debilitadas por la caída del consumo en las grandes economías de Occidente. Esta firma también se refirió a las medidas contra la importación de neumáticos chinos por parte de Brasil y de EEUU, agregando que ‘Europa no aplicó compensaciones monetarias, pero en cambio puso en vigencia requisitos de cuidado ambiental que marginan del comercio a aquellos países que, como China, no están en condiciones de cumplir con ellos’. Con relación a lo manifestado por FATE, esta Comisión recabó información que indica que la legislación de la Unión Europea contiene sendas disposiciones en materia de protección del medio ambiente para el uso de neumáticos, las que se detallan en el informe técnico... La primera de estas disposiciones se refiere a la seguridad general de los vehículos de motor y establece requisitos referentes a la eficacia medioambiental de los neumáticos relativas a la emisión de ruido y de CO2 (comenzará a aplicarse en noviembre de 2011). La segunda disposición se refiere, entre otros, al etiquetado de los neumáticos en relación con la eficiencia en términos de consumo de carburante, la





seguridad, etc. (comenzará a aplicarse en noviembre de 2012)”.’

Que además de lo ya dicho “...en cuanto a las medidas impuestas por EE.UU. y por Brasil a las importaciones de neumáticos, esta Comisión realizó un análisis para evaluar el impacto de las medidas antidumping aplicadas por estos dos países, en las que se presenta la evolución mensual de las importaciones realizadas por estos países, diferenciando a las operaciones originarias de China de las del resto de los orígenes, para el segmento abarcado por cada medida (en dólares, unidades y kilogramos, respectivamente). De dicho análisis se pudo comprobar que las operaciones de exportación originarias de China hacia los EE.UU. de los neumáticos a los que se les han aplicado medidas descendieron considerablemente a partir de su entrada en vigencia. Así, se observa que, si se consideran los siete meses anteriores a la apertura de la investigación (enero/07 a julio/07) contra los siete meses posteriores a la aplicación de la medida (octubre/08 a abril/09) las importaciones en términos absolutos cayeron casi 3 millones de unidades en 7 meses. Si se considera el consumo aparente argentino del año 2008 en unidades (de más de 11 millones) —en el que las importaciones originarias de China explicaron un 7%— para el supuesto de que estas exportaciones chinas se volcaran al mercado argentino, significaría 6,3 veces el volumen de importaciones originarias de China registrado en 2008 (lo que implicaría una cuota de mercado del 45%, en lugar del 7% observado). Por su parte, y en referencia a las operaciones de exportación originarias de China hacia Brasil correspondientes a neumáticos para automóviles, se comprueba que éstas han crecido significativamente después de la aplicación de la medida. No obstante, cabe resaltar que la medida impuesta en septiembre de 2009 quedó en suspenso por el plazo de seis meses —para un determinado modelo de neumáticos—. Por su parte y en cuanto a la aplicación de medidas a los neumáticos de construcción radial para uso en camiones y ómnibus se observan caídas considerables de las mismas luego de la aplicación de la medida. Así, se observa que, si se consideran los doce meses anteriores a la apertura de la investigación (mayo/07 a abril/08) contra los doce meses posteriores a la aplicación de la medida (julio/09 a junio/10) las importaciones en términos absolutos cayeron casi 22 millones de kilogramos, lo que significa que se redujeron a un tercio de su volumen. Si se considera el consumo aparente argentino del año 2008 en kilogramos (de más de 175 millones) —en el que las importaciones originarias de China explicaron un 6%— para el supuesto de que estas exportaciones chinas se volcaran al mercado argentino, significaría duplicar el volumen de importaciones originarias de China registrado en 2008 (lo que implicaría una cuota de mercado del 12%, en lugar del 6% observado). Asimismo, se pudo acceder a la información del centro nacional de estadísticas chinas en la que se advierte que la producción total de neumáticos alcanzó alrededor de los 655 millones de unidades en 2009, lo que implicó un aumento del 20% con respecto al año anterior”.

Que estos “...elementos tienen entidad suficiente para sustentar el hecho de que China tiene capacidad libremente disponible de producción que supera varias veces el tamaño del mercado argentino de neumáticos, teniendo asimismo la necesidad de reorientar sus exportaciones, existiendo la posibilidad de que se destinen hacia el mercado argentino el cual en 2010 ya presentó un alto crecimiento y se pronostica que en 2011 continúe creciendo. Con relación al ítem iii), a los efectos de evaluar las condiciones en las que ingresaron las importaciones investigadas, y según lo determinado en la etapa preliminar se puede afirmar que el impacto del precio de las importaciones del origen investigado sobre la rama de producción nacional ha tenido la capacidad de influir negativamente sobre los precios nacionales, dado que en términos generales, los precios nacionalizados de las importaciones originarias de China han sido inferiores a los de la rama de producción nacional. Con respecto al posible impacto de los precios, se observa que los precios medios FOB de exportación de China —principal exportador mundial de neumáticos— hacia todos los destinos disminuyeron considerablemente en 2009, pasando de un valor de 3,57 dólares por kilogramo en 2008 a 2,63 dólares por kilogramo en 2009, asimismo si se



observan los precios de los cinco países exportadores de neumáticos más importantes después de China en términos de valores monetarios, se observa que en el año 2009, los mismos fueron mucho más altos a los observados para el origen investigado, con valores que variaron entre 3,78 y 5,60 dólares FOB por kilogramo. Adicionalmente se debe tener en cuenta que el precio nacionalizado a nivel depósito del importador de los neumáticos originarios de China ha sido, en todos los modelos representativos, inferior al costo medio unitario de la producción nacional (y, para algún modelo, ha sido incluso inferior al costo de la materia prima de la industria nacional), lo cual es un indicador claro del potencial efecto perjudicial de estas importaciones”.

Que al respecto “...debe tenerse en cuenta que, de acuerdo a la información que surge del cálculo de los márgenes de daño efectuado a través del MEMORANDUM GI-GN/238/11, durante el año 2010 los precios nacionalizados del producto investigado fueron inferiores a los nacionales, por lo que la subvaloración del precio del producto importado originario de China se confirma con posterioridad al período investigado, en el lapso más reciente en el que se registra incremento de importaciones. Atento lo expuesto, es opinión de esta Comisión que resulta probable que los menores precios de los productos chinos respecto de los nacionales deriven en una mayor demanda de las importaciones investigadas. Por último, en cuanto al ítem iv), distintas fuentes de información permiten inferir que, dadas las reducciones que experimentan las exportaciones de China a los principales mercados receptores de su producción, parte de esa producción puede ser destinada a otros mercados, entre los que se incluiría el argentino. Por otro lado, de la actualización de importaciones al mes de febrero de 2011 y al analizar los movimientos de ingresos y egresos de Zona Franca, se observa un fuerte incremento de los neumáticos que se encuentran en la Zona Franca, sin ingresar al territorio, lo que evidencia una acumulación de existencias por parte de los importadores. En atención a lo expuesto en los puntos precedentes se puede concluir que, del análisis efectuado surge que se cumplen todos los requisitos exigidos por el artículo 3.7 del Acuerdo Antidumping como condición para determinar la existencia de una amenaza de daño. En consecuencia, de concretarse un aumento de las importaciones originarias de China a los precios observados, estas operaciones son capaces de generar daño sobre la rama de producción nacional dado que sus precios no permiten a la industria nacional alcanzar niveles razonables de rentabilidad por lo que se ve reducida su capacidad de reunir capital para realizar nuevas inversiones. En definitiva, resulta probable que si no se impusieran derechos definitivos, las importaciones investigadas logren captar una cuota importarte del consumo aparente de Argentina, lo que afectaría directamente los volúmenes de producción y, por lo tanto, el grado de utilización de la capacidad instalada y los niveles de empleo, convirtiéndose así en una situación de daño”.

Que la COMISION NACIONAL DE COMERCIO EXTERIOR agregó que “El incremento de importaciones observado durante el período investigado se reanuda al analizar la evolución de las importaciones con posterioridad a éste, cuando se registran incrementos de su volumen a precios inferiores a los nacionales, lo que confirma la tendencia detectada. 2) Consideraciones con relación a la relación de causalidad: En el Informe Relativo a la Determinación Final del Margen de Dumping elaborado por la DCD recibido el 17 de junio de 2011, ‘se ha determinado la existencia de margen de dumping en la exportación hacia la REPUBLICA ARGENTINA de ‘Neumáticos (llantas neumáticas), nuevos de caucho de los tipos utilizados en automóviles de turismo (incluidos los de tipo familiar (‘break o station wagon’) y los de carreras), autobuses o camiones (excepto los de medida 11,00-24); y los demás neumáticos (llantas neumáticas) nuevos de caucho, incluso con altos relieves en forma de taco, ángulo o similares, de los tipos utilizados en vehículos y máquinas agrícolas o forestales’ originarios de la REPUBLICA POPULAR CHINA’. Asimismo, en el mencionado informe se calculó un margen de dumping del 167,32%. En lo que respecta al análisis de otros factores de daño, distintos de las importaciones con dumping, se





destaca que, conforme los términos del Acuerdo Antidumping, el análisis deberá hacerse respecto de cualesquiera otros factores de que se tenga conocimiento, es decir, dicho análisis deberá realizarse sobre la base de las evidencias ‘conocidas’ que surjan del expediente. En ese sentido, del análisis realizado sobre las pruebas aportadas en el expediente surge claramente que las importaciones con dumping originarias de China constituyen una causa de amenaza de daño sobre la rama de producción nacional”.

Que en el mismo sentido “...que se expresara en el Acta de determinación preliminar, se puede volver a afirmar que, en términos generales, las importaciones desde otros orígenes distintos de los investigados, mostraron mayores precios tanto respecto de las importaciones investigadas como respecto de la industria nacional, sin perjuicio de que éstas fueron significativamente mayores a las investigadas, por lo tanto, no puede considerarse que estas importaciones hayan causado daño ni constituyan una amenaza de daño sobre la rama de producción nacional. Asimismo, se puede aseverar que las importaciones desde Brasil corresponderían, principalmente, a decisiones de complementación productiva intra-firma entre ciertas empresas productoras de Argentina y de Brasil, por lo que el posible impacto negativo de estas importaciones sobre la rama de producción nacional se encontraría atenuado. Este hecho se refuerza con los dichos esgrimidos por los productores nacionales en cuanto a que la adquisición de estos neumáticos se debe a una complementariedad entre las plantas de cada país, en el marco del proceso de integración regional del MERCOSUR. En lo referido a la crisis internacional, que afectó al sector de neumáticos durante el año 2009, los efectos observados en el ámbito interno fueron transitorios y coyunturales, sin que pueda actualmente considerarse que perduren efectos derivados de esta crisis que constituyan otra causa de amenaza de daño sobre la rama de producción nacional, distinta de las importaciones con dumping investigadas. Por su lado, e incluso frente a posibles inconvenientes que se deriven de un nuevo contexto internacional adverso (como el observado en 2009), se reitera que el impacto de la crisis sobre la rentabilidad de la industria nacional resultó menor al efecto que sobre ésta tuvieron las importaciones investigadas. Esta afirmación se funda en que, tal como se expresara supra, frente a la caída de importaciones originarias de China, la industria nacional logró aumentar su rentabilidad, aún en un contexto de retracción de mercado por efecto de esta crisis internacional. En atención a ello, no puede considerarse a un eventual escenario internacional adverso como otra causa de amenaza de daño. Adicionalmente, se destaca que no pasa inadvertido a esta Comisión que entre el 46% y el 47% de la producción nacional se destina a la exportación, y que el volumen exportado se ha reducido durante todo el período investigado. Sin embargo, si bien esta caída de las exportaciones pudo haber afectado la producción, se destaca que la merma observada de la producción de la industria nacional, en términos absolutos entre puntas del período investigado, fue mayor a la disminución del nivel de exportaciones, por lo que este aspecto no desvirtúa la relación causal entre la amenaza de daño importante determinada y las importaciones con dumping originarias de China. En consecuencia, la Comisión determinó que la rama de producción nacional de ‘Neumáticos (llantas neumáticas), nuevos de caucho de los tipos utilizados en automóviles de turismo (incluidos los de tipo familiar (‘break o station wagon’) y los de carreras), autobuses o camiones (excepto los de medida 11,00-24), y los demás neumáticos (llantas neumáticas) nuevos de caucho, incluso con altos relieves en forma de taco, ángulo o similares, de los tipos utilizados en vehículos y máquinas agrícolas o forestales’ sufre amenaza de daño importante y que esa amenaza de daño es causada por las importaciones con dumping originarias de China.

3) Asesoramiento de la Comisión a la SECRETARIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO. En uso de las facultades establecidas por los artículos 3º, inciso d); 12 inciso c) y artículo 16, del Decreto N° 766/94 esta CNCE brindó su asesoramiento respecto de las posibles medidas necesarias para su neutralización.



En forma complementaria a la conclusión a la que arribara el Directorio de esta CNCE, y teniendo en consideración las características del producto y los márgenes de dumping determinados por la DCD, se considera conveniente la aplicación de una medida antidumping definitiva que se corresponda con un lesser duty, es decir, de una cuantía inferior al margen de dumping pleno, pero suficiente para eliminar el daño a la rama de producción nacional”.

Que en este sentido “...el Directorio de la CNCE cuenta con los márgenes de daño calculados por el equipo técnico, con información actualizada al año 2010. Por su lado, se estima conveniente aplicar una medida para cada categoría de neumáticos, según se trate de Neumáticos para automóviles de turismo, de Neumáticos para autobuses y camiones o de Neumáticos para vehículos y máquinas agrícolas o forestales. Asimismo, se observa que la dispersión de precios al interior de cada una de estas categorías de neumáticos ha sido relativamente alta, y ha existido cierta volatilidad en los mismos, lo que lleva a considerar como más adecuado que la medida a aplicar se realice bajo la forma de un derecho ad-valorem. En conclusión, se propone aplicar a las operaciones de exportación hacia la República Argentina de ‘Neumáticos (llantas neumáticas), nuevos de caucho de los tipos utilizados en automóviles de turismo (incluidos los de tipo familiar (‘break o station wagon’) y los de carreras), autobuses o camiones (excepto los de medida 11,00-24), y los demás neumáticos (llantas neumáticas) nuevos de caucho, incluso con altos relieves en forma de taco, ángulo o similares, de los tipos utilizados en vehículos y máquinas agrícolas o forestales’ originarias de CHINA un derecho antidumping definitivo AD-VALOREM de 23% a los Neumáticos para automóviles de turismo, de 17% a los Neumáticos para autobuses y camiones y de 10% a los Neumáticos para vehículos y máquinas agrícolas o forestales. 4) Consideración adicional de los Señores Directores: Si bien en la presente investigación esta Comisión reconoce que la rama de producción nacional podría proveer al mercado de neumáticos, no se pueden desconocer los reiterados planteos realizados por GENERAL MOTORS DE ARGENTINA en cuanto a los inconvenientes que la industria nacional enfrenta para abastecer a esta importadora, de los neumáticos necesarios en su proceso productivo de automóviles. En este sentido, esta firma aclaró que la industria nacional ‘estaría en condiciones de abastecer... el monto total de 650.000 mil unidades anuales entre todos los tipos de neumáticos requeridos por GMA... considerando que FATE S.A.I.C.I. finalizara el proceso de homologación ya iniciado’, por lo que, actualmente, ‘atento a solo estar homologados PIRELLI NEUMATICOS S.A.I.C. y BRIDGESTONE ARGENTINA S.A.I.C., el abastecimiento máximo sería de 400.000 unidades de neumáticos’. Asimismo, expresó que durante el 2010 ‘demandó más de 685.000 neumáticos considerando todas las medidas requeridas para su proceso productivo’ y que ‘...la industria nacional ya no fue capaz de afrontar la demanda’. Alega que debió cubrir el faltante con proveedores extranjeros, de China y Brasil. Respecto de la preocupación planteada por la importadora ante la eventual aplicación de una medida antidumping definitiva, las productoras nacionales negaron las alegaciones de GENERAL MOTORS y manifestaron contar con suficiente capacidad productiva como para abastecer a la citada empresa (y sustituir las importaciones que ésta efectúa desde China). Puntualmente, la empresa importadora GENERAL MOTORS importa desde China, casi exclusivamente, neumáticos radiales, con diámetro de llanta igual a 330,2 mm (13”) y ancho seccional igual a 165 mm, serie 70, que utiliza para ser montados en el vehículo modelo Classic (anteriormente denominado Corsa Classic)”.

Que por su lado “...GENERAL MOTORS manifestó que sus productos están sometidos a ‘estrictos procesos de homologación de acuerdo a normas internas y confidenciales’ de la empresa, quien también explicó que ‘para homologar un nuevo proveedor GMA indica las especificaciones del neumático que requiere y las empresas proveedoras presentan aquel modelo disponible que cumple con lo establecido, concretándose la homologación rápidamente (en promedio, este proceso no demora más de un mes)’. Informó que para este tipo de neumáticos (Modelo ‘TIRE-165/70R13’), a nivel nacional, ya cuentan con la





homologación de dicha empresa las firmas PIRELLI y BRIDGESTONE. En atención a lo expuesto, corresponde hacer saber a la SlyC lo planteado por la importadora GENERAL MOTORS DE ARGENTINA en cuanto a la falta de capacidad de la industria nacional para abastecerla de los neumáticos TIRE-165/70R13 que importa desde China, destinados a la industria automotriz, así como también lo manifestado al respecto por las firmas productoras nacionales, quienes dijeron contar con suficiente capacidad productiva como para abastecer a la citada empresa (y sustituir las importaciones que ésta efectúa desde China)".

Que de acuerdo a lo establecido por el Decreto N° 1393/08, la SUBSECRETARIA DE POLITICA Y GESTION COMERCIAL, sobre la base del Informe de Relación de Causalidad, elevó su recomendación acerca de la adopción de medidas antidumping definitivas, a la SECRETARIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO, evaluando las demás circunstancias atinentes a la política general del comercio exterior y al interés público.

Que las Resoluciones Nros. 763 de fecha 7 de junio de 1996 y 381 de fecha 1 de noviembre de 1996 ambas del ex MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS, instituyen el contenido y los procedimientos referidos a la presentación de un certificado en los términos del denominado control de origen no preferencial, para el trámite de las importaciones sujetas a tal requerimiento, de acuerdo a lo previsto por la Ley N° 24.425.

Que de acuerdo a lo dispuesto por las resoluciones citadas en el considerando precedente, la SECRETARIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO es la Autoridad de Aplicación del referido régimen y en tal carácter dispone los casos y modalidades en que corresponda cumplimentar tal control.

Que a tal efecto puede decidir la exigencia de certificados de origen cuando la mercadería esté sujeta a la aplicación de derechos antidumping o compensatorios o específicos o medidas de salvaguardia de acuerdo a lo dispuesto por el Artículo 2º, inciso b) de la Resolución N° 763/96 del ex MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS.

Que en razón de lo expuesto en los considerandos anteriores, resulta necesario notificar a la Dirección General de Aduanas dependiente de la ADMINISTRACION FEDERAL DE INGRESOS PUBLICOS, entidad autárquica en el ámbito del MINISTERIO DE ECONOMIA Y FINANZAS PUBLICAS a fin de que mantenga la exigencia de los certificados de origen.

Que ha tomado la intervención que le compete la SECRETARIA DE POLITICA ECONOMICA del MINISTERIO DE ECONOMIA Y FINANZAS PUBLICAS.

Que han tomado intervención los Servicios Jurídicos competentes en virtud de lo dispuesto por el Artículo 7, inciso d) de la Ley Nacional de Procedimientos Administrativos N° 19.549.

Que la presente resolución se dicta en uso de las facultades conferidas por la Ley de Ministerios (Texto ordenado por el Decreto N° 438/92 y sus modificaciones), y el Decreto N° 1393/08.

Por ello,

LA MINISTRA



DE INDUSTRIA  
RESUELVE:

Artículo 1º — Procédese al cierre de la investigación que se llevara a cabo mediante el expediente citado en el Visto para las operaciones de exportación hacia la REPUBLICA ARGENTINA de “Neumáticos (llantas neumáticas), nuevos de caucho de los tipos utilizados en automóviles de turismo (incluidos los de tipo familiar ('break o station wagon') y los de carreras), autobuses o camiones (excepto los de medida 11,00-24); y los demás neumáticos (llantas neumáticas) nuevos de caucho, incluso con altos relieves en forma de taco, ángulo o similares, de los tipos utilizados en vehículos y máquinas agrícolas o forestales”, originarias de la REPUBLICA POPULAR CHINA, mercadería que clasifica en las posiciones arancelarias de la Nomenclatura Común del MERCOSUR (N.C.M.) 4011.10.00, 4011.20.90, 4011.61.00, 4011.92.10, 4011.92.90.

Art. 2º — Fijase para las operaciones de exportación hacia la REPUBLICA ARGENTINA de “Neumáticos (llantas neumáticas), nuevos de caucho de los tipos utilizados en automóviles de turismo (incluidos los de tipo familiar ('break o station wagon') y los de carreras), autobuses o camiones (excepto los de medida 11,00-24); y los demás neumáticos (llantas neumáticas) nuevos de caucho, incluso con altos relieves en forma de taco, ángulo o similares, de los tipos utilizados en vehículos y máquinas agrícolas o forestales” un derecho antidumping AD VALOREM definitivo calculado sobre los valores FOB declarados conforme al Anexo, que con UNA (1) hoja, forma parte integrante de la presente resolución.

Art. 3º — Cuando se despache a plaza la mercadería descrita en el Artículo 2º de la presente resolución, el importador deberá abonar un derecho antidumping AD VALOREM calculado sobre el valor FOB declarado, establecido en el citado artículo.

Art. 4º — Notifíquese a la Dirección General de Aduanas dependiente de la ADMINISTRACION FEDERAL DE INGRESOS PUBLICOS, entidad autárquica en el ámbito del MINISTERIO DE ECONOMIA Y FINANZAS PUBLICAS que las operaciones de importación que se despachen a plaza de los productos descriptos en los Artículos 1º y 2º de la presente resolución, se encuentran sujetas al régimen de control de origen no preferencial en los términos de lo dispuesto por el Artículo 2º, inciso b) de la Resolución Nº 763 de fecha 7 de junio de 1996 del ex MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS. Asimismo se requiere que el control de las destinaciones de importación para consumo de las mercaderías alcanzadas por la presente resolución, cualquiera sea el origen declarado, se realice según el procedimiento de verificación previsto para los casos que tramitan por Canal Rojo de Selectividad. A tal efecto se verificará físicamente que la mercadería se corresponde con la glosa de la posición arancelaria por la cual ellas clasifican como también con su correspondiente apertura SIM, en caso de así corresponder.

Art. 5º — El requerimiento a que se hace referencia en el artículo anterior, se ajustará a las condiciones y modalidades dispuestas por las Resoluciones Nros. 763/96 y 381 de fecha 1 de noviembre de 1996 ambas del ex MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS, sus normas complementarias y disposiciones aduaneras que las reglamentan.

Art. 6º — La presente medida comenzará a regir a partir de la fecha de su firma y por el término de DOS (2) años.



Art. 7º — Suspéndese la aplicación de la medida establecida en el Artículo 2º de la presente resolución, por el término de SEIS (6) meses contados a partir de la fecha de su firma para los Neumáticos radiales, con diámetro de llanta igual a TRESCIENTOS TREINTA COMA DOS MILIMETROS (330,2 mm), TRECE PULGADAS (13") y ancho seccional igual a CIENTO SESENTA Y CINCO MILIMETROS (165 mm), serie 70.

Art. 8º — La publicación de la presente resolución en el Boletín Oficial se tendrá a todos los fines como notificación suficiente.

Art. 9º — Comuníquese, publíquese, dése a la Dirección Nacional del Registro Oficial y archívese. —  
Débora Giorgi.

ANEXO

Categoría de producto	Derecho Antidumping Ad Valorem
Neumáticos para automóviles de turismo	VEINTITRES POR CIENTO (23%)
Neumáticos para vehículos y máquinas agrícolas o forestales	DIEZ POR CIENTO (10%)
Neumáticos para autobuses y camiones	DIECISIETE POR CIENTO (17%)

**Fecha de publicación:** 05/07/2011

