

Doctor
FRANCISO MELO RODRÍGUEZ
Director de Comercio Exterior
MINISTERIO DE COMERCIO, INDUSTRIA Y TURISMO

Doctor
Carlos Andrés Camacho
Subdirector de Prácticas Comerciales (E)
MINISTERIO DE COMERCIO, INDUSTRIA Y TURISMO

REFERENCIA: Solicitud de apertura de investigación administrativa para la aplicación de medidas antidumping contra las importaciones de *“Neumáticos nuevos de caucho de los tipos utilizados autobuses o camiones”* clasificados por la subpartida arancelaria 4011.20.10.00

Respuesta requerimiento de información con radicado No. 02-2025-029648 del 15 de septiembre de 2025

MARÍA PAULA SÁNCHEZ NIÑO, identificada como aparece al pie de mi firma, actuando en calidad de Apoderada Especial de Asociación Nacional de Empresarios de Colombia, (en adelante, *“ANDI”*), sociedad legalmente constituida de conformidad con las leyes de Colombia e identificada con el NIT 890.900.762-5, de conformidad con el poder que obra en el expediente, por medio de la presente procedo a dar respuesta al requerimiento de información con radicado No. 2-2025-029648 del 15 de septiembre de 2025 en el marco de la investigación de la referencia.

Esta respuesta se presenta dentro del término legalmente concedido, esto es, antes del **14 de octubre de 2025**.

A continuación, procedemos a dar respuesta a cada uno de los puntos del requerimiento:

I. Respuestas a Requerimiento de Información:

1.1. *“Para el producto nacional: Añadir información sobre la nomenclatura del producto nacional, el código de velocidad de la llanta y gráfico de clasificación de velocidad de la llanta, según la Norma Técnica Colombiana (NTC) aplicable específicamente para el tipo de llanta objeto de solicitud de investigación.”*

En atención a este punto del requerimiento, es importante precisar que, de acuerdo con la Norma Técnica Colombiana (NTC) 1304 del 22 de mayo de 2019 sobre “CRITERIOS DE CLASIFICACIÓN DE LLANTAS NEUMÁTICAS DE VEHÍCULOS TERRESTRES A MOTOR Y SUS REMOLQUES. DESIGNACIÓN Y ROTULADO” (**Anexo 1**), las llantas radiales para bus y camión objeto de investigación, clasificadas en la partida arancelaria 4011.20, corresponden a las llantas **Tipo IV**, diseñadas para buses y camiones pesados “Llantas radiales o convencionales diseñadas principalmente para uso en vehículos de motor, utilizados para el transporte de pasajeros o mercancías y sus remolques, en carretera, y que cumplen con los índices de carga (LI) y símbolos de velocidad especificados en las Tabla 8 y 9 respectivamente”¹.

La NTC 1304 establece que, dentro de las llantas Tipo IV, existen índices de velocidad que diferencian las especificaciones técnicas del producto. Tal como se observa en la siguiente tabla, la simbología de velocidad aplicable a estas llantas se encuentra delimitada entre los códigos D y M, lo que equivale a un rango entre 65 km/h y 130 km/h.

Tabla 9. Símbolos de velocidad, llantas Tipo IV

D	E	F	G	J	K	L	M
65	70	80	90	100	110	120	130

Fuente: ETRTO (2017), TRA (2017), ALAPA (2016 – 2017 –2018)

Fuente: Norma Técnica Colombiana (NTC) 1304 del 22 de mayo de 2019. Pág 12.

Ahora bien, como se puede observar, los símbolos de velocidad para las llantas de **Bus - Camión Pesado** (Tipo IV), objeto de esta investigación, son exclusivos para esta categoría. Estos se encuentran en el rango de **D (65 km/h) a M (130 km/h)**, un intervalo que no se comparte con las demás llantas para automóviles, camiones livianos, o maquinaria agrícola y de construcción, las cuales emplean otros rangos de velocidad.

¹ Norma Técnica Colombiana (NTC) 1304 del 22 de mayo de 2019. Punto 4.5. Página 12.

	A1	A2	A3	A4	A5	A6	A7	A8	B	C	D	E	F	G	J	K	L	M	N	P	Q	R	S	T	H	V	W	Y	(Y)	ZR
Automoviles	5	10	15	20	25	30	35	40	50	60	65	70	80	90	100	110	120	130	140	150	160	170	180	190	210	240	270	300	300+	240+
Camion Liviano	5	10	15	20	25	30	35	40	50	60	65	70	80	90	100	110	120	130	140	150	160	170	180	190	210	240	270	300	300+	240+
Bus - Camion Pesado	5	10	15	20	25	30	35	40	50	60	65	70	80	90	100	110	120	130	140	150	160	170	180	190	210	240	270	300	300+	240+
Construccion, Minería Mantenimiento Industrial	5	10	15	20	25	30	35	40	50	60	65	70	80	90	100	110	120	130	140	150	160	170	180	190	210	240	270	300	300+	240+
Agrícolas y Forestales	5	10	15	20	25	30	35	40	50	60	65	70	80	90	100	110	120	130	140	150	160	170	180	190	210	240	270	300	300+	240+

Fuente: Elaboración propia, con los códigos de velocidad señalados en el NTC1304

Adicionalmente, es pertinente señalar que, conforme a la Resolución 269 de 2020 (**Anexo 2**), la partida arancelaria 40.11 tiene descripciones mínimas obligatorias para la importación en la cual se encuentra el código de velocidad, aplicando en su integridad las reglas de la NTC 1304. Esta exigencia normativa permite distinguir las llantas objeto de la presente investigación de manera precisa frente a otros tipos de llantas que se clasifican por otras subpartidas arancelarias y con códigos de velocidad diferentes. A continuación, se transcribe el artículo 1 de la mencionada Resolución donde se especifican las descripciones mínimas.

ARTÍCULO PRIMERO: Modificar las descripciones mínimas de las partidas arancelarias 40.11, 40.12 y 40.13 contenidas en el Capítulo 40 "Caucho y sus manufacturas" del artículo 10 de la Resolución 057 de 2015, las cuales quedarán así:

"Partida 40.11 - Neumáticos (llantas neumáticas) nuevas de caucho:

Producto:

Ejemplo: neumáticos (llantas neumáticas).

Uso:

Acorde a la norma técnica vigente NTC 1304. Ejemplo: Tipo I, Tipo II, Tipo III, Tipo IV, etc.

El uso de las llantas neumáticas para vehículos terrestres a motor u otros vehículos, que no se encuentre descrito en la NTC 1304, corresponderá al tipo de vehículo en el que se va a instalar, conforme con la clasificación arancelaria vigente. Ejemplo: Para aeronaves, para bicicletas, para automóviles de turismo.

Marca:

Si tiene

Referencia:

Si tiene

Dimensiones de la llanta:

Ejemplo: 275/70 R 22.5 que corresponde a:

275: ancho de la llanta

70: serie o altura de la llanta.

R: construcción del neumático (llanta neumática): radial.

22.5: diámetro del rin.

Índice de Carga:

Ejemplo: 148/145

Código de Velocidad:

Ejemplo: L

Ejemplo descripción Global: Llanta Neumática, Tipo IV, 275/70 R 22 5 148/145 L

En el caso de las subpartidas arancelarias 4011.30 y 4011.50 no aplica el índice de carga y código de velocidad.

Finalmente, a manera de ilustración, es preciso señalar que a Norma Técnica Colombiana (NTC) 1304, específicamente en su Anexo D, contempla algunas referencias (dimensiones) de llantas radiales utilizadas en buses y camiones para la categoría IV. Dicha información, que se reproduce en el **(Anexo 3)** de este documento, está basada en datos de la ETRÓ, ALAPA y manuales de fabricantes. No obstante, es importante aclarar que este listado se ofrece a título ilustrativo. Dado que la norma fue actualizada por última vez en 2019, pueden existir referencias más recientes que no estén incluidas debido a los avances tecnológicos.

1.2. ***“Actualización de las cifras de las líneas de llantas neumáticas correspondientes al primer semestre de 2025, para los siguientes anexos, en sus versiones confidencial y pública:***

Anexo 10 – Variables de daño

Anexo 11 – Inventario, Producción y ventas

Anexo 12-1 – Estado de resultados

Anexo 12-2 – Estado de Costos de producción”

En atención a este punto del requerimiento, informamos que las cifras correspondientes al primer semestre de 2025 para los Anexos 10 (Variables de daño), 11 (Inventario, producción y ventas), 12-1 (Estado de resultados) y 12-2 (Estado de costos de producción) se encuentran actualmente en proceso de elaboración. Tan pronto contemos con la información final consolidada, será aportada en sus versiones confidencial y pública.

II. Anexos

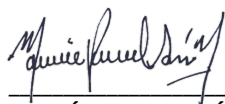
Respetuosamente, solicito tener en cuenta como parte integral de esta solicitud los siguientes anexos de naturaleza **(Pública)**:

- Anexo 1 - Norma Técnica Colombiana (NTC) 1304 del 22 de mayo de 2019
- Anexo 2 - Resolución 269 de 2020
- Anexo 3 – Anexo D de la Norma Técnica Colombiana (NTC) 1304 del 22 de mayo de 2019

III. Notificación

Cualquier notificación relacionada con esta solicitud podrán ser dirigida a la siguiente dirección:
Carrera 7 No. 71-52 Torre A, Oficina 706 o a los correos electrónicos:
mariapaula.sanchez@phrlegal.com.

Respetuosamente,



MARÍA PAULA SÁNCHEZ NIÑO
CC. 1.018.407.269 de Bogotá D.C.
T.P No. 198.670 C.S.J
Apoderada Especial

Doctor
FRANCISO MELO RODRÍGUEZ
Director de Comercio Exterior
MINISTERIO DE COMERCIO, INDUSTRIA Y TURISMO

Doctor
Carlos Andrés Camacho
Subdirector de Prácticas Comerciales (E)
MINISTERIO DE COMERCIO, INDUSTRIA Y TURISMO

REFERENCIA: Solicitud de apertura de investigación administrativa para la aplicación de medidas antidumping contra las importaciones de *“Neumáticos nuevos de caucho de los tipos utilizados autobuses o camiones”* clasificados por la subpartida arancelaria 4011.20.10.00

Respuesta requerimiento de información con radicado No. 02-2025-029648 del 15 de septiembre de 2025

MARÍA PAULA SÁNCHEZ NIÑO, identificada como aparece al pie de mi firma, actuando en calidad de Apoderada Especial de Asociación Nacional de Empresarios de Colombia, (en adelante, *“ANDI”*), sociedad legalmente constituida de conformidad con las leyes de Colombia e identificada con el NIT 890.900.762-5, de conformidad con el poder que obra en el expediente, por medio de la presente procedo a dar respuesta al requerimiento de información con radicado No. 2-2025-029648 del 15 de septiembre de 2025 en el marco de la investigación de la referencia.

Esta respuesta se presenta dentro del término legalmente concedido, esto es, antes del **14 de octubre de 2025**.

A continuación, procedemos a dar respuesta a cada uno de los puntos del requerimiento:

I. Respuestas a Requerimiento de Información:

1.1. *“Para el producto nacional: Añadir información sobre la nomenclatura del producto nacional, el código de velocidad de la llanta y gráfico de clasificación de velocidad de la llanta, según la Norma Técnica Colombiana (NTC) aplicable específicamente para el tipo de llanta objeto de solicitud de investigación.”*

En atención a este punto del requerimiento, es importante precisar que, de acuerdo con la Norma Técnica Colombiana (NTC) 1304 del 22 de mayo de 2019 sobre “CRITERIOS DE CLASIFICACIÓN DE LLANTAS NEUMÁTICAS DE VEHÍCULOS TERRESTRES A MOTOR Y SUS REMOLQUES. DESIGNACIÓN Y ROTULADO” (**Anexo 1**), las llantas radiales para bus y camión objeto de investigación, clasificadas en la partida arancelaria 4011.20, corresponden a las llantas **Tipo IV**, diseñadas para buses y camiones pesados “Llantas radiales o convencionales diseñadas principalmente para uso en vehículos de motor, utilizados para el transporte de pasajeros o mercancías y sus remolques, en carretera, y que cumplen con los índices de carga (LI) y símbolos de velocidad especificados en las Tabla 8 y 9 respectivamente”¹.

La NTC 1304 establece que, dentro de las llantas Tipo IV, existen índices de velocidad que diferencian las especificaciones técnicas del producto. Tal como se observa en la siguiente tabla, la simbología de velocidad aplicable a estas llantas se encuentra delimitada entre los códigos D y M, lo que equivale a un rango entre 65 km/h y 130 km/h.

Tabla 9. Símbolos de velocidad, llantas Tipo IV

D	E	F	G	J	K	L	M
65	70	80	90	100	110	120	130

Fuente: ETRTO (2017), TRA (2017), ALAPA (2016 – 2017 –2018)

Fuente: Norma Técnica Colombiana (NTC) 1304 del 22 de mayo de 2019. Pág 12.

Ahora bien, como se puede observar, los símbolos de velocidad para las llantas de **Bus - Camión Pesado** (Tipo IV), objeto de esta investigación, son exclusivos para esta categoría. Estos se encuentran en el rango de **D (65 km/h) a M (130 km/h)**, un intervalo que no se comparte con las demás llantas para automóviles, camiones livianos, o maquinaria agrícola y de construcción, las cuales emplean otros rangos de velocidad.

¹ Norma Técnica Colombiana (NTC) 1304 del 22 de mayo de 2019. Punto 4.5. Página 12.

	A1	A2	A3	A4	A5	A6	A7	A8	B	C	D	E	F	G	J	K	L	M	N	P	Q	R	S	T	H	V	W	Y	(Y)	ZR
Automoviles	5	10	15	20	25	30	35	40	50	60	65	70	80	90	100	110	120	130	140	150	160	170	180	190	210	240	270	300	300+	240+
Camion Liviano	5	10	15	20	25	30	35	40	50	60	65	70	80	90	100	110	120	130	140	150	160	170	180	190	210	240	270	300	300+	240+
Bus - Camion Pesado	5	10	15	20	25	30	35	40	50	60	65	70	80	90	100	110	120	130	140	150	160	170	180	190	210	240	270	300	300+	240+
Construccion, Minería Mantenimiento Industrial	5	10	15	20	25	30	35	40	50	60	65	70	80	90	100	110	120	130	140	150	160	170	180	190	210	240	270	300	300+	240+
Agrícolas y Forestales	5	10	15	20	25	30	35	40	50	60	65	70	80	90	100	110	120	130	140	150	160	170	180	190	210	240	270	300	300+	240+

Fuente: Elaboración propia, con los códigos de velocidad señalados en el NTC1304

Adicionalmente, es pertinente señalar que, conforme a la Resolución 269 de 2020 (**Anexo 2**), la partida arancelaria 40.11 tiene descripciones mínimas obligatorias para la importación en la cual se encuentra el código de velocidad, aplicando en su integridad las reglas de la NTC 1304. Esta exigencia normativa permite distinguir las llantas objeto de la presente investigación de manera precisa frente a otros tipos de llantas que se clasifican por otras subpartidas arancelarias y con códigos de velocidad diferentes. A continuación, se transcribe el artículo 1 de la mencionada Resolución donde se especifican las descripciones mínimas.

ARTÍCULO PRIMERO: Modificar las descripciones mínimas de las partidas arancelarias 40.11, 40.12 y 40.13 contenidas en el Capítulo 40 "Caucho y sus manufacturas" del artículo 10 de la Resolución 057 de 2015, las cuales quedarán así:

"Partida 40.11 - Neumáticos (llantas neumáticas) nuevas de caucho:

Producto:

Ejemplo: neumáticos (llantas neumáticas).

Uso:

Acorde a la norma técnica vigente NTC 1304. Ejemplo: Tipo I, Tipo II, Tipo III, Tipo IV, etc.

El uso de las llantas neumáticas para vehículos terrestres a motor u otros vehículos, que no se encuentre descrito en la NTC 1304, corresponderá al tipo de vehículo en el que se va a instalar, conforme con la clasificación arancelaria vigente. Ejemplo: Para aeronaves, para bicicletas, para automóviles de turismo.

Marca:

Si tiene

Referencia:

Si tiene

Dimensiones de la llanta:

Ejemplo: 275/70 R 22.5 que corresponde a:

275: ancho de la llanta

70: serie o altura de la llanta.

R: construcción del neumático (llanta neumática): radial.

22.5: diámetro del rin.

Índice de Carga:

Ejemplo: 148/145

Código de Velocidad:

Ejemplo: L

Ejemplo descripción Global: Llanta Neumática, Tipo IV, 275/70 R 22 5 148/145 L

En el caso de las subpartidas arancelarias 4011.30 y 4011.50 no aplica el índice de carga y código de velocidad.

Finalmente, a manera de ilustración, es preciso señalar que a Norma Técnica Colombiana (NTC) 1304, específicamente en su Anexo D, contempla algunas referencias (dimensiones) de llantas radiales utilizadas en buses y camiones para la categoría IV. Dicha información, que se reproduce en el **(Anexo 3)** de este documento, está basada en datos de la ETRÓ, ALAPA y manuales de fabricantes. No obstante, es importante aclarar que este listado se ofrece a título ilustrativo. Dado que la norma fue actualizada por última vez en 2019, pueden existir referencias más recientes que no estén incluidas debido a los avances tecnológicos.

1.2. ***“Actualización de las cifras de las líneas de llantas neumáticas correspondientes al primer semestre de 2025, para los siguientes anexos, en sus versiones confidencial y pública:***

Anexo 10 – Variables de daño

Anexo 11 – Inventario, Producción y ventas

Anexo 12-1 – Estado de resultados

Anexo 12-2 – Estado de Costos de producción”

En atención a este punto del requerimiento, informamos que las cifras correspondientes al primer semestre de 2025 para los Anexos 10 (Variables de daño), 11 (Inventario, producción y ventas), 12-1 (Estado de resultados) y 12-2 (Estado de costos de producción) se encuentran actualmente en proceso de elaboración. Tan pronto contemos con la información final consolidada, será aportada en sus versiones confidencial y pública.

II. Anexos

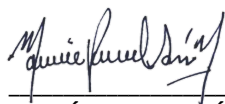
Respetuosamente, solicito tener en cuenta como parte integral de esta solicitud los siguientes anexos de naturaleza **(Pública)**:

- Anexo 1 - Norma Técnica Colombiana (NTC) 1304 del 22 de mayo de 2019
- Anexo 2 - Resolución 269 de 2020
- Anexo 3 – Anexo D de la Norma Técnica Colombiana (NTC) 1304 del 22 de mayo de 2019

III. Notificación

Cualquier notificación relacionada con esta solicitud podrán ser dirigida a la siguiente dirección:
Carrera 7 No. 71-52 Torre A, Oficina 706 o a los correos electrónicos:
mariapaula.sanchez@phrlegal.com.

Respetuosamente,



MARÍA PAULA SÁNCHEZ NIÑO
CC. 1.018.407.269 de Bogotá D.C.
T.P No. 198.670 C.S.J
Apoderada Especial

Doctor
FRANCISO MELO RODRÍGUEZ
Director de Comercio Exterior
MINISTERIO DE COMERCIO, INDUSTRIA Y TURISMO

Doctor
Carlos Andrés Camacho
Subdirector de Prácticas Comerciales (E)
MINISTERIO DE COMERCIO, INDUSTRIA Y TURISMO

REFERENCIA: Solicitud de apertura de investigación administrativa para la aplicación de medidas antidumping contra las importaciones de *“Neumáticos nuevos de caucho de los tipos utilizados autobuses o camiones”* clasificados por la subpartida arancelaria 4011.20.10.00

Respuesta requerimiento de información con radicado No. 02-2025-029648 del 15 de septiembre de 2025

MARÍA PAULA SÁNCHEZ NIÑO, identificada como aparece al pie de mi firma, actuando en calidad de Apoderada Especial de Asociación Nacional de Empresarios de Colombia, (en adelante, *“ANDI”*), sociedad legalmente constituida de conformidad con las leyes de Colombia e identificada con el NIT 890.900.762-5, de conformidad con el poder que obra en el expediente, por medio de la presente procedo a dar respuesta al requerimiento de información con radicado No. 2-2025-029648 del 15 de septiembre de 2025 en el marco de la investigación de la referencia.

Esta respuesta se presenta dentro del término legalmente concedido, esto es, antes del **14 de octubre de 2025**.

A continuación, procedemos a dar respuesta a cada uno de los puntos del requerimiento:

I. Respuestas a Requerimiento de Información:

1.1. *“Para el producto nacional: Añadir información sobre la nomenclatura del producto nacional, el código de velocidad de la llanta y gráfico de clasificación de velocidad de la llanta, según la Norma Técnica Colombiana (NTC) aplicable específicamente para el tipo de llanta objeto de solicitud de investigación.”*

En atención a este punto del requerimiento, es importante precisar que, de acuerdo con la Norma Técnica Colombiana (NTC) 1304 del 22 de mayo de 2019 sobre “CRITERIOS DE CLASIFICACIÓN DE LLANTAS NEUMÁTICAS DE VEHÍCULOS TERRESTRES A MOTOR Y SUS REMOLQUES. DESIGNACIÓN Y ROTULADO” (**Anexo 1**), las llantas radiales para bus y camión objeto de investigación, clasificadas en la partida arancelaria 4011.20, corresponden a las llantas **Tipo IV**, diseñadas para buses y camiones pesados “Llantas radiales o convencionales diseñadas principalmente para uso en vehículos de motor, utilizados para el transporte de pasajeros o mercancías y sus remolques, en carretera, y que cumplen con los índices de carga (LI) y símbolos de velocidad especificados en las Tabla 8 y 9 respectivamente”¹.

La NTC 1304 establece que, dentro de las llantas Tipo IV, existen índices de velocidad que diferencian las especificaciones técnicas del producto. Tal como se observa en la siguiente tabla, la simbología de velocidad aplicable a estas llantas se encuentra delimitada entre los códigos D y M, lo que equivale a un rango entre 65 km/h y 130 km/h.

Tabla 9. Símbolos de velocidad, llantas Tipo IV

D	E	F	G	J	K	L	M
65	70	80	90	100	110	120	130

Fuente: ETRTO (2017), TRA (2017), ALAPA (2016 – 2017 –2018)

Fuente: Norma Técnica Colombiana (NTC) 1304 del 22 de mayo de 2019. Pág 12.

Ahora bien, como se puede observar, los símbolos de velocidad para las llantas de **Bus - Camión Pesado** (Tipo IV), objeto de esta investigación, son exclusivos para esta categoría. Estos se encuentran en el rango de **D (65 km/h) a M (130 km/h)**, un intervalo que no se comparte con las demás llantas para automóviles, camiones livianos, o maquinaria agrícola y de construcción, las cuales emplean otros rangos de velocidad.

¹ Norma Técnica Colombiana (NTC) 1304 del 22 de mayo de 2019. Punto 4.5. Página 12.

	A1	A2	A3	A4	A5	A6	A7	A8	B	C	D	E	F	G	J	K	L	M	N	P	Q	R	S	T	H	V	W	Y	(Y)	ZR
Automoviles	5	10	15	20	25	30	35	40	50	60	65	70	80	90	100	110	120	130	140	150	160	170	180	190	210	240	270	300	300+	240+
Camion Liviano	5	10	15	20	25	30	35	40	50	60	65	70	80	90	100	110	120	130	140	150	160	170	180	190	210	240	270	300	300+	240+
Bus - Camion Pesado	5	10	15	20	25	30	35	40	50	60	65	70	80	90	100	110	120	130	140	150	160	170	180	190	210	240	270	300	300+	240+
Construccion, Minería Mantenimiento Industrial	5	10	15	20	25	30	35	40	50	60	65	70	80	90	100	110	120	130	140	150	160	170	180	190	210	240	270	300	300+	240+
Agrícolas y Forestales	5	10	15	20	25	30	35	40	50	60	65	70	80	90	100	110	120	130	140	150	160	170	180	190	210	240	270	300	300+	240+

Fuente: Elaboración propia, con los códigos de velocidad señalados en el NTC1304

Adicionalmente, es pertinente señalar que, conforme a la Resolución 269 de 2020 (**Anexo 2**), la partida arancelaria 40.11 tiene descripciones mínimas obligatorias para la importación en la cual se encuentra el código de velocidad, aplicando en su integridad las reglas de la NTC 1304. Esta exigencia normativa permite distinguir las llantas objeto de la presente investigación de manera precisa frente a otros tipos de llantas que se clasifican por otras subpartidas arancelarias y con códigos de velocidad diferentes. A continuación, se transcribe el artículo 1 de la mencionada Resolución donde se especifican las descripciones mínimas.

ARTÍCULO PRIMERO: Modificar las descripciones mínimas de las partidas arancelarias 40.11, 40.12 y 40.13 contenidas en el Capítulo 40 "Caucho y sus manufacturas" del artículo 10 de la Resolución 057 de 2015, las cuales quedarán así:

"Partida 40.11 - Neumáticos (llantas neumáticas) nuevas de caucho:

Producto:

Ejemplo: neumáticos (llantas neumáticas).

Uso:

Acorde a la norma técnica vigente NTC 1304. Ejemplo: Tipo I, Tipo II, Tipo III, Tipo IV, etc.

El uso de las llantas neumáticas para vehículos terrestres a motor u otros vehículos, que no se encuentre descrito en la NTC 1304, corresponderá al tipo de vehículo en el que se va a instalar, conforme con la clasificación arancelaria vigente. Ejemplo: Para aeronaves, para bicicletas, para automóviles de turismo.

Marca:

Si tiene

Referencia:

Si tiene

Dimensiones de la llanta:

Ejemplo: 275/70 R 22.5 que corresponde a:

275: ancho de la llanta

70: serie o altura de la llanta.

R: construcción del neumático (llanta neumática): radial.

22.5: diámetro del rin.

Índice de Carga:

Ejemplo: 148/145

Código de Velocidad:

Ejemplo: L

Ejemplo descripción Global: Llanta Neumática, Tipo IV, 275/70 R 22 5 148/145 L

En el caso de las subpartidas arancelarias 4011.30 y 4011.50 no aplica el índice de carga y código de velocidad.

Finalmente, a manera de ilustración, es preciso señalar que a Norma Técnica Colombiana (NTC) 1304, específicamente en su Anexo D, contempla algunas referencias (dimensiones) de llantas radiales utilizadas en buses y camiones para la categoría IV. Dicha información, que se reproduce en el **(Anexo 3)** de este documento, está basada en datos de la ETRO, ALAPA y manuales de fabricantes. No obstante, es importante aclarar que este listado se ofrece a título ilustrativo. Dado que la norma fue actualizada por última vez en 2019, pueden existir referencias más recientes que no estén incluidas debido a los avances tecnológicos.

1.2. ***“Actualización de las cifras de las líneas de llantas neumáticas correspondientes al primer semestre de 2025, para los siguientes anexos, en sus versiones confidencial y pública:***

Anexo 10 – Variables de daño

Anexo 11 – Inventario, Producción y ventas

Anexo 12-1 – Estado de resultados

Anexo 12-2 – Estado de Costos de producción”

En atención a este punto del requerimiento, informamos que las cifras correspondientes al primer semestre de 2025 para los Anexos 10 (Variables de daño), 11 (Inventario, producción y ventas), 12-1 (Estado de resultados) y 12-2 (Estado de costos de producción) se encuentran actualmente en proceso de elaboración. Tan pronto contemos con la información final consolidada, será aportada en sus versiones confidencial y pública.

II. Anexos

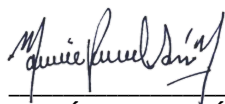
Respetuosamente, solicito tener en cuenta como parte integral de esta solicitud los siguientes anexos de naturaleza **(Pública)**:

- Anexo 1 - Norma Técnica Colombiana (NTC) 1304 del 22 de mayo de 2019
- Anexo 2 - Resolución 269 de 2020
- Anexo 3 – Anexo D de la Norma Técnica Colombiana (NTC) 1304 del 22 de mayo de 2019

III. Notificación

Cualquier notificación relacionada con esta solicitud podrán ser dirigida a la siguiente dirección:
Carrera 7 No. 71-52 Torre A, Oficina 706 o a los correos electrónicos:
mariapaula.sanchez@phrlegal.com.

Respetuosamente,



MARÍA PAULA SÁNCHEZ NIÑO
CC. 1.018.407.269 de Bogotá D.C.
T.P No. 198.670 C.S.J
Apoderada Especial

Doctor
FRANCISO MELO RODRÍGUEZ
Director de Comercio Exterior
MINISTERIO DE COMERCIO, INDUSTRIA Y TURISMO

Doctor
Carlos Andrés Camacho
Subdirector de Prácticas Comerciales (E)
MINISTERIO DE COMERCIO, INDUSTRIA Y TURISMO

REFERENCIA: Solicitud de apertura de investigación administrativa para la aplicación de medidas antidumping contra las importaciones de *“Neumáticos nuevos de caucho de los tipos utilizados autobuses o camiones”* clasificados por la subpartida arancelaria 4011.20.10.00

Respuesta requerimiento de información con radicado No. 02-2025-029648 del 15 de septiembre de 2025

MARÍA PAULA SÁNCHEZ NIÑO, identificada como aparece al pie de mi firma, actuando en calidad de Apoderada Especial de Asociación Nacional de Empresarios de Colombia, (en adelante, *“ANDI”*), sociedad legalmente constituida de conformidad con las leyes de Colombia e identificada con el NIT 890.900.762-5, de conformidad con el poder que obra en el expediente, por medio de la presente procedo a dar respuesta al requerimiento de información con radicado No. 2-2025-029648 del 15 de septiembre de 2025 en el marco de la investigación de la referencia.

Esta respuesta se presenta dentro del término legalmente concedido, esto es, antes del **14 de octubre de 2025**.

A continuación, procedemos a dar respuesta a cada uno de los puntos del requerimiento:

I. Respuestas a Requerimiento de Información:

1.1. *“Para el producto nacional: Añadir información sobre la nomenclatura del producto nacional, el código de velocidad de la llanta y gráfico de clasificación de velocidad de la llanta, según la Norma Técnica Colombiana (NTC) aplicable específicamente para el tipo de llanta objeto de solicitud de investigación.”*

En atención a este punto del requerimiento, es importante precisar que, de acuerdo con la Norma Técnica Colombiana (NTC) 1304 del 22 de mayo de 2019 sobre “CRITERIOS DE CLASIFICACIÓN DE LLANTAS NEUMÁTICAS DE VEHÍCULOS TERRESTRES A MOTOR Y SUS REMOLQUES. DESIGNACIÓN Y ROTULADO” (**Anexo 1**), las llantas radiales para bus y camión objeto de investigación, clasificadas en la partida arancelaria 4011.20, corresponden a las llantas **Tipo IV**, diseñadas para buses y camiones pesados “Llantas radiales o convencionales diseñadas principalmente para uso en vehículos de motor, utilizados para el transporte de pasajeros o mercancías y sus remolques, en carretera, y que cumplen con los índices de carga (LI) y símbolos de velocidad especificados en las Tabla 8 y 9 respectivamente”¹.

La NTC 1304 establece que, dentro de las llantas Tipo IV, existen índices de velocidad que diferencian las especificaciones técnicas del producto. Tal como se observa en la siguiente tabla, la simbología de velocidad aplicable a estas llantas se encuentra delimitada entre los códigos D y M, lo que equivale a un rango entre 65 km/h y 130 km/h.

Tabla 9. Símbolos de velocidad, llantas Tipo IV

D	E	F	G	J	K	L	M
65	70	80	90	100	110	120	130

Fuente: ETRTO (2017), TRA (2017), ALAPA (2016 – 2017 –2018)

Fuente: Norma Técnica Colombiana (NTC) 1304 del 22 de mayo de 2019. Pág 12.

Ahora bien, como se puede observar, los símbolos de velocidad para las llantas de **Bus - Camión Pesado** (Tipo IV), objeto de esta investigación, son exclusivos para esta categoría. Estos se encuentran en el rango de **D (65 km/h) a M (130 km/h)**, un intervalo que no se comparte con las demás llantas para automóviles, camiones livianos, o maquinaria agrícola y de construcción, las cuales emplean otros rangos de velocidad.

¹ Norma Técnica Colombiana (NTC) 1304 del 22 de mayo de 2019. Punto 4.5. Página 12.

	A1	A2	A3	A4	A5	A6	A7	A8	B	C	D	E	F	G	J	K	L	M	N	P	Q	R	S	T	H	V	W	Y	(Y)	ZR
Automoviles	5	10	15	20	25	30	35	40	50	60	65	70	80	90	100	110	120	130	140	150	160	170	180	190	210	240	270	300	300+	240+
Camion Liviano	5	10	15	20	25	30	35	40	50	60	65	70	80	90	100	110	120	130	140	150	160	170	180	190	210	240	270	300	300+	240+
Bus - Camion Pesado	5	10	15	20	25	30	35	40	50	60	65	70	80	90	100	110	120	130	140	150	160	170	180	190	210	240	270	300	300+	240+
Construccion, Minería Mantenimiento Industrial	5	10	15	20	25	30	35	40	50	60	65	70	80	90	100	110	120	130	140	150	160	170	180	190	210	240	270	300	300+	240+
Agrícolas y Forestales	5	10	15	20	25	30	35	40	50	60	65	70	80	90	100	110	120	130	140	150	160	170	180	190	210	240	270	300	300+	240+

Fuente: Elaboración propia, con los códigos de velocidad señalados en el NTC1304

Adicionalmente, es pertinente señalar que, conforme a la Resolución 269 de 2020 (**Anexo 2**), la partida arancelaria 40.11 tiene descripciones mínimas obligatorias para la importación en la cual se encuentra el código de velocidad, aplicando en su integridad las reglas de la NTC 1304. Esta exigencia normativa permite distinguir las llantas objeto de la presente investigación de manera precisa frente a otros tipos de llantas que se clasifican por otras subpartidas arancelarias y con códigos de velocidad diferentes. A continuación, se transcribe el artículo 1 de la mencionada Resolución donde se especifican las descripciones mínimas.

ARTÍCULO PRIMERO: Modificar las descripciones mínimas de las partidas arancelarias 40.11, 40.12 y 40.13 contenidas en el Capítulo 40 "Caucho y sus manufacturas" del artículo 10 de la Resolución 057 de 2015, las cuales quedarán así:

"Partida 40.11 - Neumáticos (llantas neumáticas) nuevas de caucho:

Producto:

Ejemplo: neumáticos (llantas neumáticas).

Uso:

Acorde a la norma técnica vigente NTC 1304. Ejemplo: Tipo I, Tipo II, Tipo III, Tipo IV, etc.

El uso de las llantas neumáticas para vehículos terrestres a motor u otros vehículos, que no se encuentre descrito en la NTC 1304, corresponderá al tipo de vehículo en el que se va a instalar, conforme con la clasificación arancelaria vigente. Ejemplo: Para aeronaves, para bicicletas, para automóviles de turismo.

Marca:

Si tiene

Referencia:

Si tiene

Dimensiones de la llanta:

Ejemplo: 275/70 R 22.5 que corresponde a:

275: ancho de la llanta

70: serie o altura de la llanta.

R: construcción del neumático (llanta neumática): radial.

22.5: diámetro del rin.

Índice de Carga:

Ejemplo: 148/145

Código de Velocidad:

Ejemplo: L

Ejemplo descripción Global: Llanta Neumática, Tipo IV, 275/70 R 22 5 148/145 L

En el caso de las subpartidas arancelarias 4011.30 y 4011.50 no aplica el índice de carga y código de velocidad.

Finalmente, a manera de ilustración, es preciso señalar que a Norma Técnica Colombiana (NTC) 1304, específicamente en su Anexo D, contempla algunas referencias (dimensiones) de llantas radiales utilizadas en buses y camiones para la categoría IV. Dicha información, que se reproduce en el **(Anexo 3)** de este documento, está basada en datos de la ETRO, ALAPA y manuales de fabricantes. No obstante, es importante aclarar que este listado se ofrece a título ilustrativo. Dado que la norma fue actualizada por última vez en 2019, pueden existir referencias más recientes que no estén incluidas debido a los avances tecnológicos.

1.2. ***“Actualización de las cifras de las líneas de llantas neumáticas correspondientes al primer semestre de 2025, para los siguientes anexos, en sus versiones confidencial y pública:***

Anexo 10 – Variables de daño

Anexo 11 – Inventario, Producción y ventas

Anexo 12-1 – Estado de resultados

Anexo 12-2 – Estado de Costos de producción”

En atención a este punto del requerimiento, informamos que las cifras correspondientes al primer semestre de 2025 para los Anexos 10 (Variables de daño), 11 (Inventario, producción y ventas), 12-1 (Estado de resultados) y 12-2 (Estado de costos de producción) se encuentran actualmente en proceso de elaboración. Tan pronto contemos con la información final consolidada, será aportada en sus versiones confidencial y pública.

II. Anexos

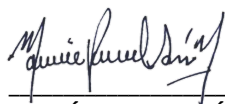
Respetuosamente, solicito tener en cuenta como parte integral de esta solicitud los siguientes anexos de naturaleza **(Pública)**:

- Anexo 1 - Norma Técnica Colombiana (NTC) 1304 del 22 de mayo de 2019
- Anexo 2 - Resolución 269 de 2020
- Anexo 3 – Anexo D de la Norma Técnica Colombiana (NTC) 1304 del 22 de mayo de 2019

III. Notificación

Cualquier notificación relacionada con esta solicitud podrán ser dirigida a la siguiente dirección:
Carrera 7 No. 71-52 Torre A, Oficina 706 o a los correos electrónicos:
mariapaula.sanchez@phrlegal.com.

Respetuosamente,



MARÍA PAULA SÁNCHEZ NIÑO
CC. 1.018.407.269 de Bogotá D.C.
T.P No. 198.670 C.S.J
Apoderada Especial

SPC

Bogotá D.C, 14 de octubre de 2025

Doctora
María Paula Sánchez Niño
Apoderada Especial
Asociación Nacional de Empresarios de Colombia - ANDI
mariapaula.sanchez@phrlegal.com

Asunto : Solicitud de investigación antidumping a las importaciones clasificadas en la subpartida arancelaria 4011.20.10.00.

De conformidad con lo establecido en el parágrafo del artículo 2.2.3.7.6.4. del Decreto 1794 de 2020, me permito informarle que la autoridad investigadora, de oficio, prorrogó hasta el 21 de octubre de 2025, el plazo para evaluar el mérito de la solicitud de inicio de una investigación por supuesto dumping en las importaciones de neumáticos nuevos de caucho de los tipos utilizados autobuses o camiones clasificadas por la subpartida arancelaria 4011.20.10.00, originarias de la República Popular China.

"De conformidad con el Decreto 2150 de 1995 y la Ley 962 de 2005, la firma mecánica que aparece a continuación, tiene plena validez para todos los efectos legales y no necesita autenticación, ni sello.
Adicionalmente este documento ha sido firmado digitalmente de conformidad con la ley 527 de 1999 y la resolución 2817 de 2012."

Cordialmente,



NUBIA LOPEZ MORALES
SUBDIRECTORA DE PRACTICAS COMERCIALES
SUBDIRECCIÓN DE PRÁCTICAS COMERCIALES

CopiaInt: Copia interna:
ARANTXA ANDREA IGUARAN FAJARDO - CONT - PROFESIONAL UNIVERSITARIO
CARLOS ANDRES CAMACHO NIETO - COORDINADOR DEL GRUPO SALVAGUARDIAS, ARANCELES Y COMERCIO EXTERIOR

Ministerio de Comercio, Industria y Turismo

Dirección: Calle 28 No. 13 A – 15 Bogotá D.C, Código postal: 110311

Conmutador: (+57) 601 6067676

Línea Gratuita: (+57) 01 8000 95 8283

GD-FM-009.V21

CopiaExt:

Folios: 2

Anexos:

Nombre anexos:

Elaboró: JUAN ANDRES PEREZ ALMEIDA - CONT

Aprobó: NUBIA LOPEZ MORALES

Ministerio de Comercio, Industria y Turismo

Dirección: Calle 28 No. 13 A – 15 Bogotá D.C, Código postal: 110311

Conmutador: (+57) 601 6067676

Línea Gratuita: (+57) 01 8000 95 8283

GD-FM-009.V21

Ministerio de Comercio, Industria y Turismo

**Dirección de Comercio Exterior
Subdirección de Prácticas Comerciales**

Informe Técnico de Apertura

Versión Pública

Investigación por supuesto dumping en las importaciones de neumáticos nuevos de caucho de los tipos utilizados en autobuses o camiones clasificadas por la subpartida arancelaria 4011.20.10.00, originarias de la República Popular China

Expediente: D-215-73-142

Bogotá D.C, octubre de 2025

TABLA DE CONTENIDO

CAPÍTULO I.....	4
1. ASPECTOS GENERALES Y DE PROCEDIMIENTO.....	4
1.1 Solicitud	4
1.2 Marco legal	4
1.3 Representatividad	5
1.4 Descripción del producto objeto de la investigación	6
1.5 Similitud	10
1.6 Tratamiento confidencial	12
1.7 Comunicaciones a la embajada de China en Colombia.....	13
CAPÍTULO II	14
2.1 EVALUACIÓN DE INDICIOS DEL DUMPING	14
2.2 ANÁLISIS DEL MERCADO MUNDIAL	22
2.3 EVALUACIÓN DE INDICIOS DE DAÑO IMPORTANTE.....	25
2.3.1 Metodología del análisis de daño importante	25
2.3.2 Comportamiento de las importaciones.....	29
2.3.3 Evolución del mercado colombiano	40
2.3.4 Comportamiento de los indicadores económicos y financieros	44
2.3.4.1 Indicadores Económicos	44
2.3.4.2 Indicadores financieros.....	57
2.3.4.4 Desempeño general de la rama de producción nacional: Análisis situación financiera total empresa Producción GOODYEAR DE COLOMBIA S.A.	64
2.3.5 Análisis de otras posibles causas de daño	67
2.4 RELACIÓN CAUSAL.....	70
3. CONCLUSIÓN GENERAL.....	72



INTRODUCCIÓN

El presente documento contiene los análisis efectuados por la Subdirección de Prácticas Comerciales de la Dirección de Comercio Exterior del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo -Autoridad Investigadora-, para la evaluación de mérito de apertura de una investigación por supuesto dumping en las importaciones de neumáticos nuevos de caucho de los tipos utilizados en autobuses o camiones clasificados por la subpartida arancelaria 4011.20.10.00, originarias de la República Popular China.

PÚBLICO

CAPÍTULO I

1. ASPECTOS GENERALES Y DE PROCEDIMIENTO

1.1 Solicitud

La ASOCIACIÓN NACIONAL DE EMPRESARIOS DE COLOMBIA ("ANDI") en nombre de la rama de producción nacional de neumáticos (llantas neumáticas) nuevos de caucho, del tipo de los utilizados en autobuses o camiones presentó una solicitud de inicio de investigación por un supuesto dumping en las importaciones de neumáticos nuevos de caucho de los tipos utilizados en autobuses o camiones clasificadas bajo la subpartida arancelaria 4011.20.10.00 originarias de la República Popular China (China).

La anterior solicitud fue radicada el 27 de junio de 2025 ante el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, por medio del Aplicativo de Investigaciones por Dumping, Subvenciones y Salvaguardias - Trámite electrónico. La Autoridad Investigadora realizó requerimiento mediante oficios con radicados MINCIT 2-2025-022113 del 21 de julio de 2025, 2-2025-024568 del 5 de agosto de 2025 y 2-2025-029648 del 15 de septiembre de 2025, y la peticionara contestó los días 4 de agosto y 2 de septiembre de 2025 y 22 de septiembre de 2025.

1.2 Marco legal

La solicitud se realiza al amparo del marco normativo de Ley 170 de 1994 que incorporó a la legislación nacional el Artículo VI del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio de 1994 (en adelante GATT de 1994, por sus siglas en inglés) de la Organización Mundial del Comercio (en adelante OMC) y el Acuerdo Antidumping de la OMC, y el Decreto 1074 de 2015 (Único Reglamentario del Sector Administrativo de Comercio, Industria y Turismo), adicionado por el artículo 2 del Decreto 1794 de 2020, el cual incorporó el capítulo 7 al título 3 de la parte 2 del libro 2, norma vigente en esta materia.

Conforme con lo dispuesto en el artículo 2.2.3.7.6.4 del Decreto 1794 de 2020, en la determinación del mérito para iniciar una investigación por dumping debe evaluarse que la solicitud sea presentada oportuna y debidamente fundamentada por quien tiene legitimidad para hacerlo y se evidencie la existencia de pruebas que constituyan indicios suficientes del dumping, la existencia del daño importante, la amenaza de daño importante o del retraso y de la relación causal entre estos elementos.



En ese sentido, para la evaluación del mérito de la solicitud para decidir la apertura de la investigación en el marco de los artículos 2.2.3.7.6.4 y 2.2.3.7.6.6 del mencionado decreto, la Dirección de Comercio Exterior, a través de la Subdirección de Prácticas Comerciales, debe verificar el cumplimiento de los requisitos exigidos en el artículo 2.2.3.7.6.3 del mismo decreto, de acuerdo con la información presentada por la Asociación Nacional de Empresarios de Colombia -ANDI-, peticionaria en nombre de la rama de producción nacional.

Ahora bien, conforme con el artículo 2.2.3.7.1.4 del Decreto 1794 de 2020 las investigaciones por dumping deben ser adelantadas en interés general. La imposición de derechos antidumping se debe efectuar tomando en consideración el interés público, con propósito correctivo y preventivo frente a la generación del daño importante, de la amenaza de daño importante o del retraso importante de una rama de producción nacional, siempre que exista relación con la práctica desleal de dumping.

En virtud de lo dispuesto en el artículo 2.2.3.7.6.6 y en el artículo 2.2.3.7.13.9 del Decreto 1794 de 2020, así como en el numeral 5 del artículo 18 del Decreto Ley 210 de 2003 modificado por el artículo 3 del Decreto 1289 de 2015, corresponde a la Dirección de Comercio Exterior ordenar la apertura de la investigación por dumping.

Finalmente, en desarrollo de lo dispuesto en el Decreto 1794 de 2020, a continuación, se resumen los procedimientos y análisis sobre la determinación de indicios suficientes para el mérito de apertura de la investigación administrativa.

1.3 Representatividad

Con base en la información contenida en la solicitud de investigación y conforme lo disponen los artículos 2.2.3.7.5.1, 2.2.3.7.6.2 y 2.2.3.7.6.3 del Decreto 1794 de 2020, *“Para la apertura de la investigación se entiende que la solicitud es presentada por o en nombre de la rama de producción nacional, cuando esté apoyada por productores nacionales o asociaciones de productores nacionales del producto similar, cuya producción conjunta represente más del 50 por ciento de la producción total del producto similar producido por la parte de la rama de producción nacional que manifieste su apoyo o su oposición a la solicitud”*, de

En atención a lo anterior, la apoderada especial de la Asociación Nacional de Empresarios de Colombia (ANDI), en representación de la sociedad agremiada Goodyear de Colombia S.A., aportó el formulario de registro

de productores nacionales, con el fin de acreditar el cumplimiento del requisito de representatividad establecido en la normativa citada.

En atención a lo expuesto, la Autoridad Investigadora realizó la consulta en el aplicativo del Registro de Productores de Bienes Nacionales en la página web, con el fin de verificar la representatividad de la empresa peticionaria en la rama de producción nacional de neumáticos (llantas neumáticas) nuevos de caucho, del tipo de los utilizados en autobuses o camiones, radiales, por parte de GOODYEAR DE COLOMBIA S.A. para la subpartida arancelaria 4011.20.10.00, en las cuales se determinó que cuentan con registro de producción de bienes nacionales vigente.

De esta manera, la Autoridad Investigadora encontró que, para efectos de la apertura de la investigación, la solicitud cumple con los requisitos establecidos en los artículos 2.2.3.7.5.1, 2.2.3.7.6.2 y 2.2.3.7.6.3 del Decreto 1794 de 2020, en concordancia con el párrafo 4 del artículo 5 del Acuerdo Antidumping de la OMC.

1.4 Descripción del producto objeto de la investigación

El producto objeto de la investigación que se vende supuestamente a precios de dumping en Colombia corresponde a neumáticos (llantas neumáticas) nuevos de caucho radiales de los tipos utilizados en autobuses o camiones, clasificados por la subpartida arancelaria 4011.20.10.00 originario de China, con la siguiente descripción arancelaria:

PRODUCTO	NOMBRE COMERCIAL	SUBPARTIDA	DESCRIPCIÓN ARANCELARIA	% NMF
Neumáticos (llantas neumáticas) nuevos de caucho radiales	Llantas neumáticas radiales	4011.20.10.00	Neumáticos (llantas neumáticas) nuevos de caucho. - De los tipos utilizados en autobuses o camiones - - Radiales	10%

Fuente: Decreto 1881 de 2021

La peticionaria indica que, las llantas radiales para bus y camión objeto de investigación, clasificadas en la partida arancelaria 4011.20, corresponden a las llantas Tipo IV, diseñadas para buses y camiones pesados *“Llantas radiales o convencionales diseñadas principalmente para uso en vehículos de motor, utilizados para el transporte de pasajeros o mercancías y sus remolques, en carretera, y que cumplen con los índices*

de carga (LI) y símbolos de velocidad especificados en las Tabla 8 y 9 respectivamente de la Norma Técnica Colombiana (NTC) 1304 del 22 de mayo de 2019”.

4.5 LLANTA TIPO IV

Llantas radiales o convencionales diseñadas principalmente para uso en vehículos de motor, utilizados para el transporte de pasajeros o mercancías y sus remolques, en carretera, y que cumplen con los índices de carga (LI) y símbolos de velocidad especificados en las Tabla 8 y 9 respectivamente.

Tabla 8. Índice de carga, llantas Tipo IV

LI	kg	LI	kg	LI	kg	LI	kg	LI	kg	LI	kg	LI	kg	LI	kg
104	900	113	1150	122	1500	131	1950	140	2500	149	3250	158	4250	167	5450
105	925	114	1180	123	1550	132	2000	141	2575	150	3350	159	4375	168	5600
106	950	115	1215	124	1600	133	2060	142	2650	151	3450	160	4500	169	5800
107	975	116	1250	125	1650	134	2120	143	2725	152	3550	161	4625	170	6000
108	1000	117	1285	126	1700	135	2180	144	2800	153	3650	162	4750	171	6150
109	1030	118	1320	127	1750	136	2240	145	2900	154	3750	163	4875	172	6300
110	1060	119	1360	128	1800	137	2300	146	3000	155	3875	164	5000	173	6500
111	1090	120	1400	129	1850	138	2360	147	3075	165	4000	165	5150	174	6700
112	1120	121	1450	130	1900	139	2430	148	3150	157	4125	166	5300	175	6900
														176	7100

Fuente: ETRTO (2017), TRA (2017), ALAPA (2016 – 2017 -2018)

Tabla 9. Símbolos de velocidad, llantas Tipo IV

D	E	F	G	J	K	L	M
65	70	80	90	100	110	120	130

Fuente: ETRTO (2017), TRA (2017), ALAPA (2016 – 2017 -2018)

Fuente: Norma Técnica Colombiana NTC 1304:2019

En lo que respecta al código de velocidad, los neumáticos para autobuses y camiones pesados (Tipo IV) tienen un rango específico de D (65 km/h) a M (130 km/h). Este rango es exclusivo para este tipo de vehículos y no se utiliza en neumáticos para automóviles, camiones ligeros o maquinaria agrícola y de construcción, los cuales emplean rangos de velocidad diferentes. Como se muestra en la tabla a continuación:



	A1	A2	A3	A4	A5	A6	A7	A8	B	C	D	E	F	G	J	K	L	M	N	P	Q	R	S	T	H	V	W	Y	(Y)	ZR
Automoviles	5	10	15	20	25	30	35	40	50	60	65	70	80	90	100	110	120	130	140	150	160	170	180	190	210	240	270	300	300+	240+
Camion Liviano	5	10	15	20	25	30	35	40	50	60	65	70	80	90	100	110	120	130	140	150	160	170	180	190	210	240	270	300	300+	240+
Bus - Camion Pesado	5	10	15	20	25	30	35	40	50	60	65	70	80	90	100	110	120	130	140	150	160	170	180	190	210	240	270	300	300+	240+

Fuente: Norma Técnica Colombiana NTC 1304:2019

1.4.1 Identificación y descripción del producto nacional

La peticionaria indica que el producto nacional similar corresponde a los neumáticos (llantas neumáticas) nuevos de caucho radiales de los tipos utilizados en autobuses o camiones, producido por la empresa GOODYEAR DE COLOMBIA S.A., que cuenta con la siguiente descripción:

- **Nombre Comercial:** Llantas neumáticas radiales
- **Nombre Técnico:** KMAX D
- **Subpartida Arancelaria:** El producto se clasifica en la subpartida arancelaria 4011.20.10.00.
- **Usos:** Llanta neumática para vehículos automotores, remolques y semirremolques. Llanta utilizada en camiones, con mayor rendimiento en kilómetros para ejes de tracción de uso en autopistas y carreteras. Por lo general, utilizadas en camiones, vehículos de carga, vehículos de transporte público y tráileres.
- **Modelo o tipo:** Llantas neumáticas tipo 4
 - Normas Técnicas: NTC 1304:2019, Resolución 0481 de 2009
 - Resolución 1326 de 2017 del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible
- **Materias primas:** mezcla de caucho natural y caucho sintético, cables de acero, material textil (poliéster, nylon etc.), aditivos y rellenos como el negro de humo, sílice, antioxidantes y agentes de vulcanización (óxido de zinc, azufre).
- **Características del proceso productivo, tecnología empleada, transporte y comercialización.** El proceso productivo consta de los siguientes pasos:



1. **Mezclado:** un neumático contiene hasta 30 tipos distintos de caucho, rellenos y otros ingredientes que se combinan en mezcladoras gigantes para crear un compuesto gomoso de color negro que se tritura en una fase posterior.
2. **Triturado:** el caucho enfriado se corta en las tiras que conformarán la estructura básica del propio neumático. En la fase de triturado, se preparan otros elementos del neumático. Algunos se recubren con otros tipos de caucho.
3. **Construcción:** esta es la fase en la que el neumático se construye desde dentro hacia fuera. Los elementos textiles, las lonas con cables de acero, los talones, las lonas, las bandas de rodadura y otros componentes se integran en una máquina de construcción de neumáticos. El resultado es un “neumático verde” (sin vulcanizar) cuyo aspecto comienza a asemejarse al del producto final.
4. **Vulcanización:** el neumático verde se vulcaniza con moldes calientes en una máquina de “curado” que comprime todas sus partes y le confiere su forma final, incluido el dibujo de la banda de rodadura y las marcas del fabricante en el flanco.
5. **Inspección:** en esta fase, una serie de inspectores específicamente formados emplean maquinaria especial para comprobar minuciosamente todos los neumáticos y detectar hasta la más leve imperfección antes de comercializarse. Además del proceso anterior, una muestra de neumáticos se extrae de la línea de producción para someterse a pruebas de rayos X en busca de posibles defectos o debilidades internas. Por último, los técnicos de control de calidad seleccionan aleatoriamente los neumáticos de la cadena de fabricación y los cortan por la mitad para examinar cuidadosamente cada detalle de su estructura y asegurarse de que cumplen los estándares de Goodyear.

1.4.2 Identificación y descripción del producto importado

- **Nombre Comercial:** Llantas neumáticas radiales
- **Nombre Técnico:** Llantas neumáticas radiales.
- **Características físicas y químicas:** El producto importado se encuentra descrito en las páginas web de varios de los productores de China⁵.
- **Subpartida Arancelaria:** El producto se clasifica en la subpartida



arancelaria 4011.20.10.00.

- **Usos:** Llanta Neumática para vehículos automotores, remolques y semirremolques. Llanta utilizada en camiones, con mayor rendimiento en kilómetros para ejes de tracción de uso en autopistas y carreteras. También son utilizados en camiones, vehículos de carga, vehículos de transporte público y tráileres.
- **Normas técnicas:**
 - Resolución 0481 de 2009
 - Resolución 1326 de 2017 del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible.
- **Insumos utilizados:** caucho (sintético o natural), acero, textiles, negro de humo/sílica y diversos aditivos químicos como antioxidantes, aceites y resinas.
- **Características del proceso productivo, tecnología empleada, transporte y comercialización:** el proceso productivo se compone de las siguientes etapas:
 1. **Mezcla de Insumos:** por medio de estas se homogenizan e integran las materias primas.
 2. **Construcción de neumáticos:** *"el compuesto de caucho preparado se moldea hasta formar una estructura de neumático uniforme. El proceso comienza normalmente con una máquina conocida como tambor de fabricación de neumáticos, que ensambla múltiples capas de caucho y tela. Aquí se incorporan correas de acero y/o cordones de nailon para proporcionar una medida adicional de resistencia y estabilidad. Además, durante esta etapa también se construyen los patrones de la banda de rodadura del neumático"*
 3. **Curado:** *"El neumático completamente fabricado pasa por un proceso de curado único y se coloca dentro de un molde y se expone a presión y calor. Este proceso de vulcanización es crucial para unir químicamente el caucho, los materiales de refuerzo y otros materiales. El resultado final es un neumático sólido que conservará su integridad estructural durante mucho tiempo."*
 4. **Inspección:** el neumático es inspeccionado de forma visual y se somete a pruebas de cumplimiento de características.

1.5 Similitud



Sobre la similaridad del producto objeto de investigación, la Autoridad Investigadora incorpora a la presente investigación el concepto emitido por el Grupo Registro de Productores de Bienes Nacionales según memorando GRPBN-2025-000063 del 19 de septiembre de 2025, en el cual conceptuó lo siguiente:

“

1. *Los neumáticos de caucho nuevos radiales (llantas neumáticas) de los tipos utilizados para autobuses o camiones, clasificados por la subpartida arancelaria 4011.20.10.00 de producción nacional fabricados por la empresa GOODYEAR DE COLOMBIA S.A. son similares con los importados de la República Popular China en cuanto a: Nombre técnico, subpartida arancelaria, construcción radial, nomenclatura utilizada para el dimensionamiento del neumático, materias primas, proceso productivo, características químicas - físicas y usos.*
- *En cuanto a la nomenclatura utilizada para el dimensionamiento del neumático se puede ver que son idénticas para las diferentes referencias tanto en el producto nacional como el importado.*
 - *Las materias primas para la fabricación del neumático son las mismas: mezcla de caucho natural y caucho sintético, cables de acero, material textil (poliéster, nylon etc.), aditivos y rellenos como el negro de humo, sílice, antioxidantes y agentes de vulcanización (óxido de zinc, azufre); donde cada una de estas es responsable de una o más características que en conjunto le confieren al producto final como son la resistencia mecánica, resistencia al desgaste, tracción, durabilidad etc.*
 - *Las etapas del proceso productivo son similares tanto para el producto nacional como el importado: mezcla del compuesto, extrusión y calandrado, construcción, vulcanización, inspección y pruebas del producto final.*
 - *Pueden que las características químicas y físicas entre el producto nacional y el importado tengan variaciones mínimas en cuanto a la formulación de la mezcla (compuesto) siendo las materias primas las mismas, lo que obedece a un tipo de formulación.*
 - *Existe similaridad en las variables: Índice de carga, carga máxima a la que puede ser sometida la llanta, profundidad de los surcos, velocidad máxima que puede alcanzar el neumático cuando está inflado correctamente y se encuentra sometido a carga.”*



En este sentido, con base en la información analizada y el concepto del Grupo Registro de Productores de Bienes Nacionales, y de conformidad con lo establecido en el Decreto 1794 de 2020 (artículo 2.2.3.7.1.1, literal r), que define "Producto similar", la Autoridad Investigadora concluyó que el producto importado de China y el fabricado por GOODYEAR DE COLOMBIA S.A. son similares. Esta conclusión se basa en la evaluación de sus características físicas, químicas, proceso de producción, canales de distribución y clasificación arancelaria.

1.6 Tratamiento confidencial

La peticionaria, en cumplimiento de lo dispuesto en el numeral 10 del artículo 2.2.3.7.6.3. y en el artículo 2.2.3.7.6.20 del Decreto 1794 de 2020, presentó, identificó y justificó la documentación sobre la cual solicita tratamiento confidencial, junto con sus versiones públicas o la justificación de la imposibilidad de presentar resúmenes públicos, los cuales se enuncian a continuación:

- Volumen de producción de la compañía
- Registro de productores nacionales
- Características del proceso productivo
- Tecnología empleada
- Valor agregado nacional
- Características de procesos productivos
- Cifras del consumo nacional aparente
- Cifras de efectos sobre los precios
- Información de facturas de venta interna de Estados Unidos para cálculo del valor normal
- Información de la ANDI sobre investigación de mercado de importación de llantas neumáticas de caucho utilizados en autobuses o camiones, radiales
- Cifras del análisis comportamiento de los indicadores económicos
- Cifras de análisis de la evaluación del daño: comportamiento de los indicadores financieros
- Existencia del daño
- Registro Único Tributario
- Participación accionaria
- Volumen de producción de la compañía
- Registro Nacional de Productores
- Consumidores internos
- Ficha técnica producto nacional
- Flujograma proceso de producción
- Variables de daño importante
- Información sobre inventarios, producción y ventas



- Estado de resultados y estado de costo
- Facturas
- Documentos revisor fiscal y contador
- Análisis ANDI

En razón de lo anterior, conforme con lo dispuesto en los artículos 15 y 74 de la Constitución Política, el artículo 24 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo – CPACA, en concordancia con el numeral 10 y parágrafo 1º del artículo 2.2.3.7.6.3, y el artículo 2.2.3.7.6.20 del Decreto 1794 de 2020, la Subdirección de Prácticas Comerciales mantendrá la reserva solicitada para la información allegada con tal carácter por la peticionaria, con el fin de proteger sus secretos comerciales económicos, financieros e industriales.

1.7 Comunicaciones a la embajada de China en Colombia

La Dirección de Comercio Exterior comunicó a la embajada de la República Popular China en Colombia, mediante radicado 2-2025-022772 del 25 de julio de 2025 sobre la evaluación del mérito para la apertura de una investigación inicial por supuesto dumping en las importaciones de neumáticos nuevos de los tipos utilizados para autobuses o camiones originarias de China, clasificadas bajo la subpartida arancelaria 4011.20.10.00.

De igual forma, según lo establecido en el artículo 5.5. del Acuerdo Antidumping de la Organización Mundial del Comercio y en el artículo 2.2.3.7.6.5 del Decreto 1794 de 2020, se solicitó evitar toda publicidad sobre la presentación de una solicitud de investigación hasta tanto se haya adoptado la decisión de iniciarla.

CAPÍTULO II

EVALUACIÓN TÉCNICA DEL MÉRITO PARA LA APERTURA DE UNA INVESTIGACIÓN POR SUPUESTO DUMPING EN LAS IMPORTACIONES DE NEUMÁTICOS NUEVOS DE LOS TIPOS UTILIZADOS PARA AUTOBUSES O CAMIONES, CLASIFICADAS POR LA SUBPARTIDA ARANCELARIA 4011.20.10.00, ORIGINARIAS DE CHINA.

2.1 EVALUACIÓN DE INDICIOS DEL DUMPING

2.1.1 Determinación del dumping

Para determinar la existencia de la supuesta práctica del dumping y sus márgenes absolutos y relativos, se evaluará y establecerá el valor normal y el precio de exportación de las importaciones de neumáticos nuevos de caucho de los tipos utilizados para autobuses o camiones clasificados por la subpartida arancelaria 4011.20.10.00 originarias de China.

La evaluación del mérito de la solicitud para decidir la apertura de la investigación se realiza en cumplimiento de lo dispuesto en el numeral 2 del artículo 2.2.3.7.6.4. del Decreto 1794 de 2020, el cual establece que la Autoridad Investigadora examinará la exactitud y pertinencia de las pruebas aportadas para comprobar la existencia de indicios suficientes de la práctica del dumping, en concordancia con lo dispuesto por el artículo 6.14 del Acuerdo Antidumping de la OMC.

2.1.2 Periodo de análisis para la evaluación del dumping

De conformidad con lo dispuesto en el párrafo 1º del artículo 2.2.3.7.6.1. del Decreto 1794 de 2020, la Autoridad Investigadora podrá iniciar el procedimiento de la investigación por solicitud presentada por la rama de producción nacional o en nombre de ella, cuando se considere perjudicada por importaciones de productos similares a precios de dumping, efectuadas no antes de los 6 meses ni más allá de 12 meses anteriores a la solicitud. Por lo tanto, el periodo comprendido entre el 27 de junio de 2024 y el 26 de junio de 2025, se define como el periodo de análisis para la determinación de la existencia del dumping.

Lo anterior, teniendo en cuenta lo establecido en el Acuerdo Antidumping de la OMC y el Decreto 1794 de 2020, así como en el documento *"Recomendación relativa a los periodos de recopilación de datos para las investigaciones antidumping"* emitida en mayo de 2000 por el Comité de Prácticas Antidumping (G/ADP/6), según el cual "...el periodo de



recopilación de datos para las investigaciones de la existencia de dumping deberá ser normalmente de 12 meses, y en ningún caso de menos de 6 meses, y terminará en la fecha más cercana posible a la fecha de iniciación”.

2.1.2 Determinación del valor normal

2.1.2.1 Determinación del valor normal cuando el producto es originario de un país en el que existe una intervención estatal significativa.

Con el objetivo de probar la intervención estatal significativa que afecta el libre mercado en el país investigado, es menester establecer qué se entiende por intervención estatal significativa en el ordenamiento jurídico colombiano. En este sentido, el Decreto 1794 de 2020, en su artículo 2.2.3.7.3.1., dispone que podrá considerarse la existencia de una intervención estatal significativa respecto del producto investigado cuando sus precios o costos (incluyendo los costos de las materias primas) no son resultado de las fuerzas del mercado libre sino que se ven afectados por la intervención del estado, ya sea porque el mercado está abastecido significativamente por empresas que son propiedad del Estado, porque hay presencia del Estado en las empresas e influencia en los precios o costos, o porque existen políticas públicas o medidas que favorecen a los proveedores, entre otras circunstancias. El artículo 2.2.3.7.3.1. dispone entonces que cuando las importaciones sean originarias de países con intervención estatal significativa se podrá escoger un tercer país para obtener el valor normal.

De acuerdo con lo anterior, la peticionara afirma:

“China muestra una clara influencia del Estado en sus empresas, lo que afecta los precios y costos y se ve reflejado en políticas públicas que distorsionan las fuerzas del libre mercado. Esto se evidencia en sus Planes Quinquenales, y particularmente en el XIV Plan Quinquenal (2021-2025), que demuestra un patrón de crecimiento económico propiciado por la inversión y planificación estatal.

La economía China, a pesar de sus afirmaciones de ser una economía de mercado, es percibida y tratada por países como Estados Unidos y Colombia como una economía con intervención estatal significativa. Esta percepción refuerza la necesidad de utilizar una metodología alternativa para determinar el valor normal en investigaciones de dumping.

De hecho, la intervención estatal del gobierno de China en la economía es notoriamente reconocida en el mundo. Particularmente, después de celebrarse el XX Congreso Nacional en Beijing en el año 2022, las opiniones concluyen sobre la influencia que ha tenido el gobierno en la economía:

"Durante el mandato de Xi, la tasa de crecimiento del PIB de China se ha desacelerado significativamente, porque la economía china ha entrado en un período de transición de crecimiento más lento, y también debido a los ajustes económicos realizados durante la última década, durante los cuales la intervención política en la economía se ha vuelto más significativa" (Jing, C; 2022)¹

Así mismo, investigadores de la Universidad de Singapur² consideran que entre las señales de cambio más destacadas en la política económica de China está un Estado intervencionista más proactivo, impulsado por una creencia de que los fuertes esfuerzos liderados por el Estado son la única opción para superar los desafíos económicos.

En la misma línea, el Informe 2022 al Congreso sobre el cumplimiento de la República Popular de China con la OMC, de la Oficina Comercial de los Estados Unidos, se estableció que el Gobierno Chino aún no ha adoptado políticas transparentes y en línea con los principios de libre mercado desde su adhesión a la OMC.³ Prueba de ello es el XIV Plan Quinquenal (2021-2025), por medio del cual se pretende perfeccionar la economía de mercado socialista. Para tal fin, se han implementado iniciativas por medio de las cuales las grandes empresas son receptoras de subsidios, pero también proveedoras de apoyo, pues proporcionan insumos a otras empresas a precios inferiores a los del mercado⁴.

*El gobierno chino emitió las "Normas de Entrada a la Industria de Neumáticos", la cual estableció: **(i)** una serie de barreras para la entrada de fabricantes nuevos a la industria; **(ii)** una reorganización industrial de las empresas en cuestión, declarando en quiebra a aquellas con baja capacidad y baja rentabilidad, con la finalidad de eliminar la excesiva competencia de precios; y **(iii)** por parte de los gobiernos locales,*

¹ Jing, C. (2022). "Ten years of political intervention: China's economy at a crossroads"

² Tong, S; Yao, L; Taun, K. (2022). "China Is Set To Become a More Interventionist Economy".

³ 2022 Report to Congress On China's WTO Compliance, United States Trade Representative February 2023:

<https://ustr.gov/sites/default/files/202302/2022%20USTR%20Report%20to%20Congress%20on%20China's%20WTO%20Compliance%20-%20Final.pdf>

⁴ Quantifying the role of state enterprises in industrial subsidies". TAD/TC(2023)9/FINAL.

Unclassified. English text only. 13 June 2024. TRADE AND AGRICULTURE DIRECTORATE TRADE COMMITTEE. Disponible en el siguiente enlace:

[https://one.oecd.org/document/TAD/TC\(2023\)9/FINAL/en/pdf](https://one.oecd.org/document/TAD/TC(2023)9/FINAL/en/pdf)

estructuras de financiamiento a marcas líderes de neumáticos para mejorar su competitividad a una escala global. Este es un factor claro que demuestra la existencia de una economía estatal, en los términos del artículo 2.2.3.7.3.1. del Decreto 1794 de 2020⁵.

En los últimos años, se han establecido iniciativas como "Made in China", el cual tiene como objetivo el crecimiento industrial de China. Para tal fin, se garantizarán subsidios a las empresas locales⁶. Asimismo, se han implementado incentivos fiscales al sector manufacturero. Entre estas medidas se incluyen la reducción de la carga tributaria de las pequeñas empresas, incentivos fiscales para promover la innovación y la inversión, así como reducciones del impuesto sobre la renta corporativa específicas por región⁷. Sin duda, dentro del sector manufacturero existe una intervención estatal significativa, con el fin de impulsar sus industrias".

En conclusión, la Autoridad Investigadora considera que en China existe una fuerte intervención estatal porque el gobierno influye de manera directa en las empresas, los costos y los precios. Esto genera distorsiones de mercado y evita que se pueda usar su propia información como base en las investigaciones. Por eso, la normativa exige acudir a un tercer país con economía de mercado para determinar el valor normal de los productos investigados.

2.1.2.2 País sustituto: Estados Unidos (EE.UU)

De acuerdo con la metodología establecida en el artículo 2.2.3.7.1.1. del Decreto 1794 de 2020, en el literal s:

"[...] Si se tratare de un país con intervención estatal significativa, el valor normal corresponderá al precio doméstico o de exportación en un tercer país con economía de mercado."

Para este caso, la peticionaria propone a Estados Unidos como el país sustituto más adecuado para calcular el valor normal en la investigación antidumping sobre llantas de buses y camiones originarias de China. La elección se basa en que EE. UU. es el tercer mayor exportador mundial de este tipo de neumáticos (solo después de China y Tailandia), produce

⁵ China Tire Market Analysis: Factors for Long-Term Success - YCP Holdings, 23 de septiembre de 2022, Recuperado de: <https://ycp.com/insights/article/china-tire-market-analysis-2022>

⁶ El efecto real de la iniciativa china "Hecho en China 2025" puede haber sido sobreestimado, 11 de agosto de 2023, Recuperado de: <https://cepr.org/voxeu/columns/actual-effect-chinas-made-china-2025-initiative-may-have-been-overestimated>

⁷ China's Tax Incentives for the Manufacturing Sector in 2023, August 14, 2023, Recuperado de: <https://www.chinabriefing.com/news/china-preferential-tax-policies-for-manufacturing-sector/>



a gran escala bajo condiciones de mercado y cuenta con información estadística pública y confiable.

Adicionalmente, más del 99% de las exportaciones de llantas de EE. UU. en 2024 corresponden a radiales para buses y camiones, lo que coincide plenamente con el producto investigado y confirma la idoneidad de su elección como país sustituto.

Por su parte, la peticionaria también argumenta que la fabricación de llantas radiales para camiones y autobuses en Estados Unidos y China es sustancialmente similar en:

- Procesos: Ambos países siguen etapas de fabricación comparables, desde el mezclado de materias primas hasta la inspección final.
- Tecnologías: Utilizan tecnologías consistentes, como mezcladores Banbury, extrusoras, calandras y prensas de vulcanización.
- Materias primas: Emplean los mismos materiales esenciales: caucho natural y sintético, cables de acero y textiles, negro de humo, sílice y aditivos químicos.

Esta similitud sugiere que los métodos fundamentales de diseño y construcción de estas llantas son consistentes en ambos países.

2.1.2.2 Cálculo del valor normal

Por las anteriores razones, para el cálculo del valor normal, la empresa peticionaria aportó una base de datos la cual contiene XXX transacciones de ventas de neumáticos nuevos de caucho de los tipos utilizados autobuses o camiones, llevadas a cabo por las siguientes compañías estadounidenses, país utilizado como sustituto para esta investigación, (Confidencial), (Confidencial), y (Confidencial) para el consumo interno de Estados Unidos. Por lo tanto, se analizaron los precios pagados por productos similares al importado a Colombia cuando son vendidos para consumo interno en Estados Unidos.

De acuerdo con lo anterior, la peticionaria utilizó los precios de venta de estas empresas, identificando los precios por kilo en dólares estadounidenses (USD/KG).

La Autoridad Investigadora analizó las pruebas e información allegadas por la empresa peticionaria en su solicitud y en respuesta a los requerimientos realizados, realizando la siguiente metodología para el cálculo del valor normal:

- 1) Se tomó el valor de la factura para cada una de las transacciones.



- 2) Al valor de las facturas de ventas internas en los Estados Unidos, se le descontaron el valor de 2 impuestos:
 - a. Federal Excise Tax (FET): Este es un impuesto federal que es aplicado a bienes y servicios específicos.
 - b. El otro, es un grupo de impuestos que se aplica según el estado donde se lleva a cabo la transacción.
- 3) A dicho valor, se le descontó el valor asociado a la rebaja por pronto pago.
- 4) Tal como lo explicó la peticionaria: *"Como es usanza del mercado de llantas, el valor de venta tiene incluido el transporte interno hasta el lugar de entrega convenido previamente entre el vendedor y el comprador, características de las ventas internas que han sido denominadas ventas "en términos DDP". Dicho valor es asimilable a un precio en términos FOB".* En consecuencia, se calculó el precio promedio ponderado FOB USD por kilogramo.

Con la metodología presentada anteriormente, se estableció un valor normal de 5,94 USD/Kilogramo.

2.1.3 Determinación del Precio de exportación

Respecto al precio de exportación, la Autoridad Investigadora para su determinación analizó los precios FOB en USD de importación en Colombia de neumáticos nuevos de caucho de los tipos utilizados para autobuses o camiones, clasificados por la subpartida arancelaria 4011.20.10.00. originarios de la República Popular de China.

La Autoridad Investigadora para evaluar la información aportada por el peticionario, consultó la base datos de importaciones DIAN para el periodo comprendido entre el 27 de junio de 2024 y el 26 de junio de 2025, con el fin de asegurarse de comparar la información en el mismo periodo de tiempo considerado para el cálculo del valor normal, en esta etapa de apertura.

Las cifras fueron depuradas excluyendo las importaciones realizadas por la empresa peticionaria de la investigación GOODYEAR DE COLOMBIA S.A. y las importaciones con país de origen Colombia. De igual forma, fueron excluidas las importaciones realizadas bajo los Sistemas Especiales de Importación – Exportación "PLAN VALLEJO"⁸. No se encontraron

⁸ Los Decretos 444 de 1967, 285 de 2020 y demás normas legales que regulan los Sistemas Especiales de Importación – Exportación, determinan que estas importaciones no son objeto de la aplicación de impuestos u otras cargas, entre ellas, la de los derechos antidumping.



importaciones con país de origen Zona Franca o importaciones con valor FOB igual a cero.

La unidad de medida utilizada para el análisis de las cifras del volumen es kilogramos (Kg). Por su parte, para determinar el precio promedio USD FOB/Kilogramo de neumáticos nuevos de caucho de los tipos utilizados para autobuses o camiones para cada semestre analizado, se dividió el valor FOB total en dólares entre el total de Kilogramos importado.

Finalmente, con los cálculos realizados por la Autoridad Investigadora, se determinó el precio promedio ponderado para el periodo comprendido entre el 27 de junio de 2024 y el 26 de junio de 2025 de las importaciones de neumáticos nuevos de caucho de los tipos utilizados autobuses o camiones, clasificados por la subpartida arancelaria 4011.20.10.00. originarios de China, de 2,20 USD/Kilogramo.

2.1.4 Margen de dumping

El artículo 2.4 del Acuerdo Antidumping de la OMC establece que debe realizarse una comparación equitativa entre el precio de exportación y el valor normal, y en particular señala:

"(...) Esta comparación se hará en el mismo nivel comercial, normalmente el nivel "ex fábrica", y sobre la base de ventas efectuadas en fechas lo más próximas posible. Se tendrán debidamente en cuenta en cada caso, según sus circunstancias particulares, las diferencias que influyan en la comparabilidad de los precios, entre otras las diferencias en las condiciones de venta, las de tributación, las diferencias en los niveles comerciales, en las cantidades y en las características físicas, y cualesquiera otras diferencias de las que también se demuestre que influyen en la comparabilidad de los precios.

En los casos previstos en el párrafo 3, se deberán tener en cuenta también los gastos, con inclusión de los derechos e impuestos, en que se incurra entre la importación y la reventa, así como los beneficios correspondientes. Cuando, en esos casos, haya resultado afectada la comparabilidad de los precios, las autoridades establecerán el valor normal en un nivel comercial equivalente al correspondiente al precio de exportación reconstruido o tendrán debidamente en cuenta los elementos que el presente párrafo permite tomar en consideración. Las autoridades indicarán a las partes afectadas qué información se necesita para garantizar una



comparación equitativa y no les impondrán una carga probatoria que no sea razonable.”⁹

Para obtener el margen de dumping absoluto, al valor normal se le restó el precio de exportación y para determinar el margen de dumping relativo, dicha resta se dividió entre el precio de exportación.

De acuerdo con la metodología descrita anteriormente, la Autoridad Investigadora encontró indicios de margen de dumping en las importaciones de neumáticos nuevos de caucho de los tipos utilizados para autobuses o camiones, clasificados por la subpartida arancelaria 4011.20.10.00. originarios de China, como se presenta a continuación:

Margen de dumping de los Neumáticos nuevos de caucho de los tipos utilizados autobuses o camiones, clasificados por la subpartida arancelaria 4011.20.10.00.				
Periodo del dumping 27/06/2024-26/06/2025				
PAIS INVESTIGADO	VALOR NORMAL FOB USD/KG	PRECIO DE EXPORTACIÓN FOB USD/KG	MARGEN ABSOLUTO	MARGEN RELATIVO
China	5,94	2,20	3,74	170%

Fuente: Cálculos SPC a partir de los precios de venta en el mercado interno de Estados Unidos y la Base de datos de las declaraciones de importación DIAN

Al comparar el valor normal y el precio de exportación, en el nivel comercial FOB, se observa que el precio de exportación a Colombia de neumáticos nuevos de caucho de los tipos utilizados para autobuses o camiones, clasificados por la subpartida arancelaria 4011.20.10.00. originarios de la República Popular de China, se sitúa en 2,20 USD/Kilogramo, mientras que el valor normal es de 5,94 USD/Kilogramo, arrojando un margen absoluto de dumping de 3,74 USD/Kilogramo, equivalente a un margen relativo de 170% con respecto al precio de exportación.

De acuerdo con el anterior resultado, para la apertura de la investigación, se encontraron indicios suficientes de la práctica de dumping en las importaciones de neumáticos nuevos de caucho de los tipos utilizados para autobuses o camiones, clasificados por la subpartida arancelaria 4011.20.10.00. originarios de China.

⁹ “Queda entendido que algunos de los factores arriba indicados pueden superponerse, y que las autoridades se asegurarán de que no se dupliquen ajustes ya realizados en virtud de la presente disposición.”



Para las etapas siguientes de la investigación, la Autoridad Investigadora seguirá profundizando sobre el valor normal, el precio de exportación y el cálculo del margen de dumping de las importaciones de neumáticos nuevos de caucho de los tipos utilizados para autobuses o camiones, clasificados por la subpartida arancelaria 4011.20.10.00. originarios de China, para lo cual, de acuerdo con las facultades que le otorga el artículo 2.2.3.7.6.10. del Decreto 1794 de 2020, practicará las pruebas que considere útiles, necesarias y eficaces para la verificación de los hechos investigados, también enviará cuestionarios a los productores y exportadores de China, así como a los importadores en Colombia.

2.2 ANÁLISIS DEL MERCADO MUNDIAL

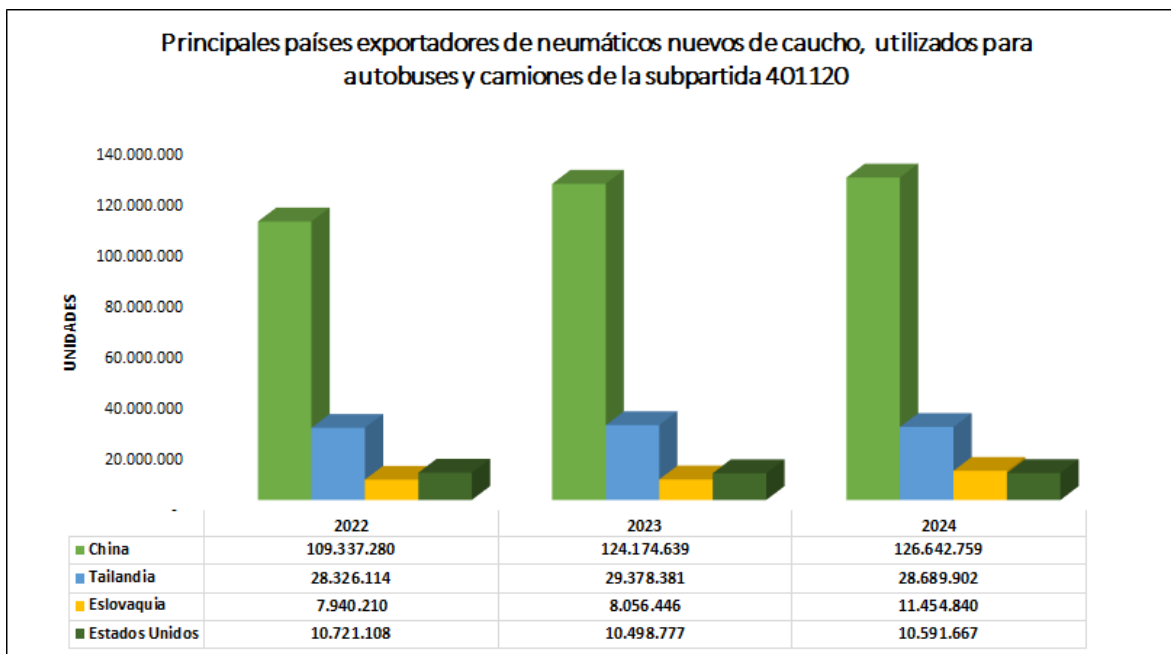
Según datos recientes, publicados por la agencia de investigación Market Research intellect¹⁰ el mercado de neumáticos de camiones y autobuses se valoró en USD 70 billones en 2024 y se prevé que alcance los USD 100 billones para 2033, con una tasa de crecimiento anual compuesta constante de 4,8% entre 2026 y 2033.

El mercado de neumáticos para camiones y autobuses atraviesa una transformación profunda, impulsada por la acelerada innovación tecnológica, el aumento de la demanda de soluciones de nueva generación y la adaptación de los modelos de negocio hacia enfoques digitales y sostenibles. Sectores estratégicos como la salud, la automoción, la electrónica, la energía y la construcción destacan cada vez más la importancia de estas tecnologías.

En este contexto, las empresas buscan optimizar su eficiencia, incorporar sistemas inteligentes y fortalecer su competitividad, lo que está generando un claro alejamiento de los esquemas tradicionales. La integración de la automatización, la infraestructura inteligente y la producción responsable ya no representa solo una tendencia, sino una condición indispensable. Este paso de estructuras heredadas a plataformas interconectadas e inteligentes marca un momento decisivo en la evolución del mercado de neumáticos para camiones y autobuses. Empresas como Michelin, Goodyear, Bridgestone y Continental son los principales actores del mercado.

- **Principales países exportadores:**

¹⁰ Disponible en: <https://www.marketresearchintellect.com/es/product/global-truck-and-bus-tires-market/>



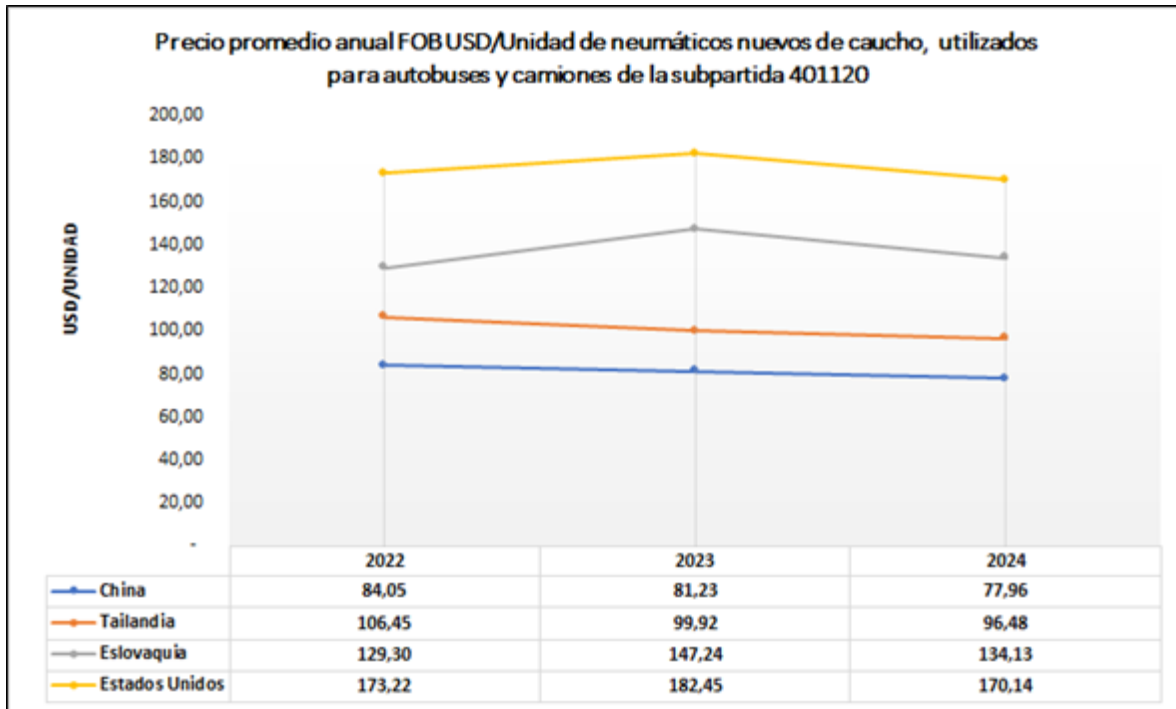
Fuente: Trademap 2025, elaboración SPC.

El mercado global de exportación de neumáticos nuevos de caucho para camiones y autobuses muestra una clara concentración en China, que lidera ampliamente con más de 126 millones de unidades en 2024, creciendo de manera sostenida. Esto confirma su papel dominante como principal proveedor mundial, gracias a su capacidad productiva y competitividad en costos.

Tailandia se mantiene como segundo exportador, con una participación estable cercana a los 28-29 millones de unidades anuales. En contraste, Eslovaquia refleja una tendencia fluctuante: registró una caída en 2022, pero en 2024 alcanzó un repunte significativo con 11,4 millones de unidades, lo que indica un fortalecimiento de su industria automotriz vinculada al mercado europeo.

Por su parte, Estados Unidos mantiene un volumen relativamente bajo y estable, alrededor de 10,5 millones de unidades anuales, lo que sugiere que su producción está más orientada al consumo interno que a la exportación.

- **Análisis de precios en el mercado mundial**



Fuente: Trademap 2025, elaboración SPC.

En cuanto a los precios FOB a nivel mundial, estos muestran claras diferencias competitivas entre países exportadores. China mantiene los precios más bajos y estables (entre USD 75 y 84/unidad), lo que explica su liderazgo en volumen exportado gracias a su alta competitividad en costos.

Tailandia se ubica en un rango intermedio (USD 96–106/unidad), con una tendencia a la baja en 2023–2024, reflejando estabilidad sin perder posicionamiento regional.

Por su parte, Eslovaquia presenta precios más elevados y variables, alcanzando un pico en 2023 con USD 147/unidad, aunque con una leve reducción en 2024. Esto sugiere un enfoque en productos de mayor valor agregado vinculados a la industria automotriz europea.

Finalmente, Estados Unidos registra los precios más altos (USD 157–182/unidad), lo que denota posiblemente mayores costos de producción.



2.3 EVALUACIÓN DE INDICIOS DE DAÑO IMPORTANTE

2.3.1 Metodología del análisis de daño importante

De conformidad con el artículo 3 del Acuerdo Antidumping de la OMC:

" (...)

3.1 La determinación de la existencia de daño a los efectos del artículo VI del GATT de 1994 se basará en pruebas positivas y

comprenderá un examen objetivo: a) del volumen de las importaciones objeto de dumping y del efecto de éstas en los precios de productos similares en el mercado interno y b) de la consiguiente repercusión de esas importaciones sobre los productores nacionales de tales productos.

3.2 En lo que respecta al volumen de las importaciones objeto de dumping, la autoridad investigadora tendrá en cuenta si ha habido un aumento significativo de las mismas, en términos absolutos o en relación con la producción o el consumo del Miembro importador. En lo tocante al efecto de las importaciones objeto de dumping sobre los precios, la autoridad investigadora tendrá en cuenta si ha habido una significativa subvaloración de precios de las importaciones objeto de dumping en comparación con el precio de un producto similar del Miembro importador, o bien si el efecto de tales importaciones es hacer bajar de otro modo los precios en medida significativa o impedir en medida significativa la subida que en otro caso se hubiera producido. Ninguno de estos factores aisladamente ni varios de ellos juntos bastarán necesariamente para obtener una orientación decisiva.

3.3 Cuando las importaciones de un producto procedentes de más de un país sean objeto simultáneamente de investigaciones antidumping, la autoridad investigadora sólo podrá evaluar acumulativamente los efectos de esas importaciones si determina que a) el margen de dumping establecido en relación con las importaciones de cada país proveedor es más que de minimis, según la definición que de ese término figura en el párrafo 8 del artículo 5, y el volumen de las importaciones procedentes de cada país no es insignificante y b) procede la evaluación acumulativa de los efectos de las importaciones a la luz de las condiciones de competencia entre los productos importados y el producto nacional similar.



3.4 El examen de la repercusión de las importaciones objeto de dumping sobre la rama de producción nacional de que se trate incluirá una evaluación de todos los factores e índices económicos pertinentes que influyan en el estado de esa rama de producción, incluidos la disminución real y potencial de las ventas, los beneficios, el volumen de producción, la participación en el mercado, la productividad, el rendimiento de las inversiones o la utilización de la capacidad; los factores que afecten a los precios internos; la magnitud del margen de dumping; los efectos negativos reales o potenciales en el flujo de caja ("cash flow"), las existencias, el empleo, los salarios, el crecimiento, la capacidad de reunir capital o la inversión. Esta enumeración no es exhaustiva, y ninguno de estos factores aisladamente ni varios de ellos juntos bastarán necesariamente para obtener una orientación decisiva.

3.5 Habrá de demostrarse que, por los efectos del dumping que se mencionan en los párrafos 2 y 4, las importaciones objeto de dumping causan daño en el sentido del presente Acuerdo. La demostración de una relación causal entre las importaciones objeto de dumping y el daño a la rama de producción nacional se basará en un examen de todas las pruebas pertinentes de que dispongan las autoridades. Éstas examinarán también cualesquiera otros factores de que tengan conocimiento, distintos de las importaciones objeto de dumping, que al mismo tiempo perjudiquen a la rama de producción nacional, y los daños causados por esos otros factores no se habrán de atribuir a las importaciones objeto de dumping. Entre los factores que pueden ser pertinentes a este respecto figuran el volumen y los precios de las importaciones no vendidas a precios de dumping, la contracción de la demanda o variaciones de la estructura del consumo, las prácticas comerciales restrictivas de los productores extranjeros y nacionales y la competencia entre unos y otros, la evolución de la tecnología y los resultados de la actividad exportadora y la productividad de la rama de producción nacional.

3.6 El efecto de las importaciones objeto de dumping se evaluará en relación con la producción nacional del producto similar cuando los datos disponibles permitan identificarla separadamente con arreglo a criterios tales como el proceso de producción, las ventas de los productores y sus beneficios.

Si no es posible efectuar tal identificación separada de esa producción, los efectos de las importaciones objeto de dumping se



evaluarán examinando la producción del grupo o gama más restringido de productos que incluya el producto similar y a cuyo respecto pueda proporcionarse la información necesaria.”

De igual manera el Decreto 1794 de 2020 en su artículo 2.2.3.7.4.1. establece:

“(…) La determinación de la existencia del daño deberá fundarse en pruebas y comprenderá el examen objetivo de la repercusión de las importaciones objeto de dumping sobre la rama de producción nacional de bienes similares.

Esto se hará mediante el examen de los siguientes elementos:

1. Comportamiento de todos los factores e índices económicos que influyan en el estado de una rama de producción nacional. Dentro de estos factores e índices se incluyen la disminución real y potencial de las ventas, los beneficios, el volumen de producción, la participación en el mercado, la productividad, el rendimiento de las inversiones o la utilización de la capacidad, los factores que afecten a los precios internos, la magnitud del margen de dumping, los efectos negativos reales o potenciales en el flujo de caja, las existencias, el empleo, los salarios, el crecimiento, la capacidad de reunir capital o inversión. El anterior listado no es exhaustivo y ninguno de estos factores aisladamente ni varios de ellos juntos bastarán necesariamente para obtener una orientación decisiva.

2. Volumen de las importaciones a precios de dumping. Se determinará si se ha incrementado de manera significativa, tanto en términos absolutos, o en relación con la producción total o el consumo en el país, entre otros. Normalmente se considerará insignificante el volumen de las importaciones objeto de dumping cuando se establezca que las procedentes de un determinado país representan menos del 3 por ciento de las importaciones del producto similar en Colombia, salvo que, los países que individualmente representan menos del 3 por ciento de las importaciones del producto similar en Colombia representen en conjunto más del 7 por ciento de esas importaciones.

3. El efecto de las importaciones objeto de dumping sobre los precios. La autoridad investigadora tendrá en cuenta, entre otros factores, si ha habido una significativa subvaloración de precios del producto considerado en comparación con el precio del producto similar fabricado en Colombia, o si el efecto de tales importaciones



es disminuir de otro modo los precios en medida significativa o impedir en la misma medida el incremento que en otro caso se hubiera producido por parte de la rama de la producción nacional.

4. La demostración de la relación causal entre las importaciones objeto del dumping y el daño a la rama de producción nacional se fundamentará en un examen de las pruebas pertinentes de que disponga la autoridad investigadora en cada etapa de la investigación e incluirá, entre otros elementos, una evaluación de todos los factores e índices económicos pertinentes de que tratan los numerales 1, 2 y 3 del presente artículo.

5. La autoridad investigadora examinará cualquier otro factor conocido aparte de las importaciones objeto de dumping de que tenga conocimiento, que simultáneamente causen daño a la rama de producción nacional a fin de garantizar, en desarrollo del principio de no atribución, que el daño causado por ese otro factor no se atribuya a las importaciones objeto de dumping. Entre los factores pertinentes a este objetivo se encuentran examinar el volumen y los precios de las importaciones no vendidas a precios de dumping, la contracción de la demanda o las variaciones de la estructura del consumo, las prácticas comerciales restrictivas de los productores extranjeros y nacionales y la competencia entre unos y otros, la evolución de la tecnología, los resultados de la actividad exportadora y la productividad de la rama de producción nacional.

Parágrafo 1º. *El efecto de las importaciones objeto de dumping se evaluará en relación con la producción nacional del producto similar, cuando los datos disponibles permitan identificarla separadamente con arreglo a criterios como el proceso de producción, las ventas de los productores y sus beneficios. En caso de que no sea posible efectuar tal identificación, los efectos de las importaciones objeto de dumping se evaluarán examinando la producción del grupo o gama más restringido de productos que incluya el producto similar y a cuyo respecto pueda proporcionarse la información necesaria.*

Parágrafo 2º. *La ausencia de tendencias negativas o la presencia de tendencias positivas, en algunos o varios de los factores considerados en el presente artículo, no constituye un criterio decisivo de la existencia de daño importante y de la relación causal entre importaciones con dumping y ese daño importante."*

En el presente informe, el periodo de análisis para la determinación de la existencia de daño está comprendido desde el primer semestre de 2022



hasta el segundo semestre de 2024. Desde el primer semestre de 2022 hasta primer semestre 2024 corresponde al periodo de referencia y el segundo semestre 2024, corresponde al periodo crítico. Teniendo en cuenta que la radicación de la solicitud fue el día 27 de junio de 2025, en las siguientes etapas de la investigación la información sobre importaciones y daño importante se actualizará al primer semestre de 2025.

2.3.2 Comportamiento de las importaciones

- **Metodología**

De conformidad con lo establecido en el artículo 2.2.3.7.4.5 del Decreto 1794 de 2020, para el informe de apertura dentro de la investigación por supuesto dumping de las importaciones de “neumáticos nuevos de caucho de los tipos utilizados autobuses o camiones” originarias de China, la Autoridad Investigadora determinó el periodo de recopilación de datos para el análisis de las cifras del valor y volumen de las importaciones el comprendido entre: el primer semestre de 2022 al segundo semestre de 2024. Teniendo en cuenta que la radicación de la solicitud fue el día 27 de junio del 2025, en las siguientes etapas de la investigación la información sobre importaciones se actualizará hasta el primer semestre de 2025.

El análisis se realizó con base en cifras de importaciones de neumáticos nuevos de caucho de los tipos utilizados para autobuses o camiones, originarias de China, clasificada bajo la subpartida arancelaria 4011.20.10.00. fuente base de datos de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales -DIAN-, teniendo en cuenta la evolución semestral correspondiente al periodo comprendido entre el primer semestre de 2022 al segundo semestre de 2024.

Las cifras fueron depuradas excluyendo las importaciones realizadas por la empresa peticionaria de la investigación GOODYEAR DE COLOMBIA S.A. y las importaciones con país de origen Colombia. De igual forma, fueron excluidas las importaciones realizadas bajo los Sistemas Especiales de Importación – Exportación “PLAN VALLEJO”¹¹. No se encontraron importaciones con país de origen Zona Franca o importaciones con valor FOB igual a cero.

¹¹ Los Decretos 444 de 1967, 285 de 2020 y demás normas legales que regulan los Sistemas Especiales de Importación – Exportación, determinan que estas importaciones no son objeto de la aplicación de impuestos u otras cargas, entre ellas, la de los derechos antidumping.

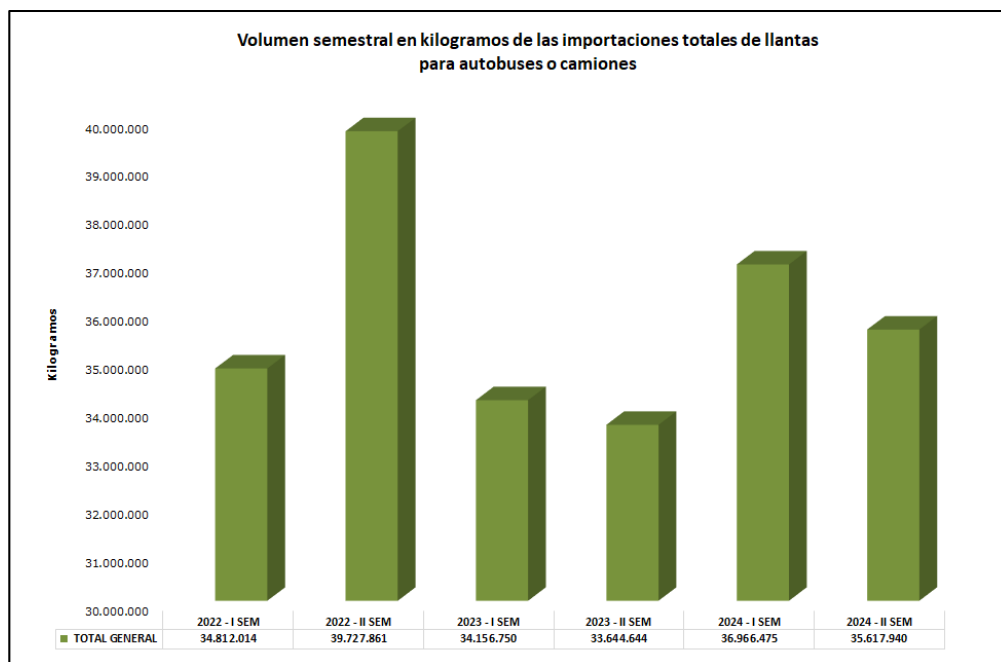
La unidad de medida utilizada para el análisis de las cifras del volumen es kilogramos (Kg). Por su parte, para determinar el precio promedio USD FOB/Kilogramo de neumáticos nuevos de caucho de los tipos utilizados para autobuses o camiones para cada semestre analizado, se dividió el valor FOB total en dólares entre el total de Kilogramos importado.

En la etapa de apertura, para establecer el comportamiento de las importaciones, se efectuaron comparaciones en lo ocurrido el segundo semestre de 2024, periodo crítico, con respecto al promedio de lo ocurrido entre el primer semestre de 2022 hasta el primer semestre de 2024, periodo de referencia. En las siguientes etapas de la investigación, el periodo crítico será actualizado y conformará los periodos: segundo semestre de 2024 y primer semestre del 2025, teniendo en cuenta lo indicado en el párrafo 1 de la metodología.

En adelante las expresiones “importaciones investigadas o importaciones objeto de investigación” entiéndase como las importaciones de neumáticos nuevos de caucho de los tipos utilizados para autobuses o camiones, originarias de China. Además, las expresiones “Demás Países¹²” u “otros orígenes” entiéndase como los países diferentes a China.

- **Volumen semestral de las importaciones totales de llantas para autobuses o camiones**

¹² Alemania, Argentina, Brasil, Camboya, Canadá, Ecuador, Egipto, Emiratos Árabes Unidos, Eslovaquia, España, Estados Unidos, Francia, Hong Kong, India, Italia, Japón, México, Polonia, Reino Unido, Republica Checa, República de Corea, Rumania, Tailandia, Taiwán, Turquía y Vietnam.



Cálculos Subdirección de Prácticas Comerciales a partir de base de datos DIAN

El comportamiento del total de las importaciones de llantas para autobuses o camiones durante el periodo de análisis ha sido variable, en el segundo semestre de 2022 el volumen importado alcanzó 39.727.861 kilogramos, registrando un incremento del 14,12%, el nivel más alto del periodo evaluado. Posteriormente, en el primer semestre de 2023, las importaciones disminuyeron a 34.156.750 kilogramos, lo que implicó una caída del 14,02% frente al semestre anterior. Esta contracción se mantuvo en el segundo semestre de 2023, con un volumen de 33.644.644 kilogramos, equivalente a una reducción adicional del 1,50%. En el primer semestre de 2024 se observa un aumento, con un volumen importado de 36.966.475 kilogramos, que representa un aumento del 9,87% respecto al semestre previo. Sin embargo, para el segundo semestre de 2024 se registra una contracción del 3,65%, con un volumen de 35.617.940 kilogramos.

Variación del volumen promedio semestral de las importaciones totales de llantas para autobuses o camiones, todos los orígenes.				
ORIGEN	Periodo Referente I Sem 2022 A I Sem 2024	Periodo Crítico II Sem 2024	Diferencia absoluta	Diferencia relativa
IMPO. TOTALES	35.861.549	35.617.940	-243.608	-0,68%

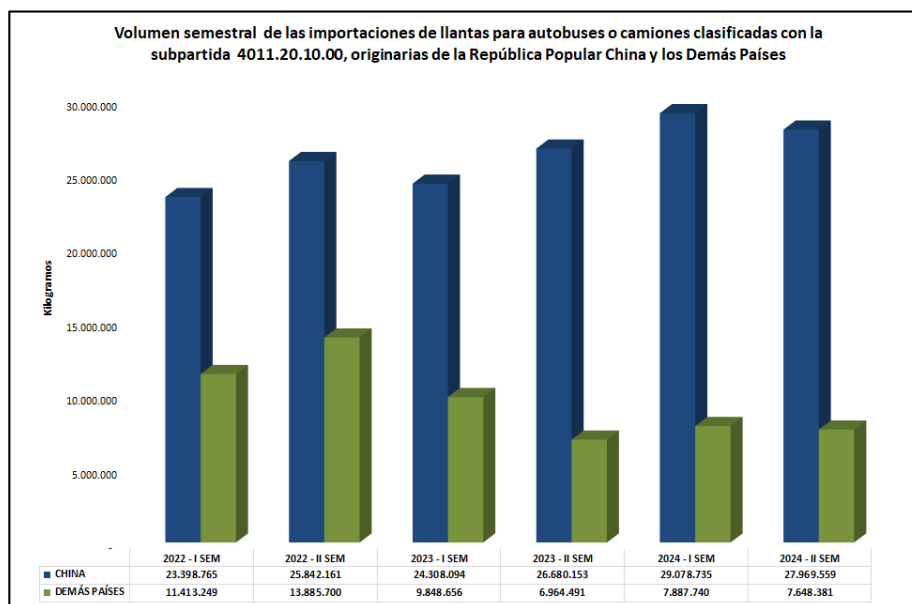
Cálculos Subdirección de Prácticas Comerciales a partir de base de datos DIAN

Comparando el promedio del volumen total de las importaciones de llantas para autobuses o camiones, entre el periodo crítico¹³ con el periodo

¹³ Se refiere al volumen importado en el segundo semestre de 2024.

referente¹⁴, se observa que las importaciones totales se caen un 0,68% al pasar de 35.861.549 kilogramos a 35.617.940 kilogramos.

- **Volumen semestral de las importaciones investigadas**



Cálculos Subdirección de Prácticas Comerciales a partir de base de datos DIAN

De acuerdo con la gráfica, las importaciones originarias de China representan los mayores volúmenes dentro del total importado durante todo el periodo de análisis. Esta tendencia se intensifica en el segundo semestre de 2023 y primer semestre de 2024, donde las importaciones desde China representaron el 78% del total.

En el segundo semestre de 2022, las importaciones investigadas presentan un incremento del 10,44% respecto al semestre anterior, alcanzando los 25.842.161 kilogramos. En el primer semestre de 2023 se observó una leve contracción del 5,94%, con un volumen de 24.308.094 kilogramos. No obstante, la tendencia al alza se retomó en los siguientes periodos: en el segundo semestre de 2023, las importaciones aumentaron un 9,76%, alcanzando los 26.680.153 kilogramos; y en el primer semestre de 2024, se registró un nuevo incremento del 8,99%, llegando a 29.078.735 kilogramos, el volumen más alto del periodo, sin embargo, este volumen cayó para el segundo semestre del mismo año ubicándose en 27.969.559 Kilogramos.

En cuanto a las importaciones provenientes de otros países, se observa un comportamiento más variable. En el segundo semestre de 2022, las

¹⁴ El volumen promedio importado entre el primer semestre de 2022 y el primer semestre de 2024.



importaciones crecieron 21,66%, alcanzando su punto más alto con 13.885.700 kilogramos. A partir de 2023 se observa una caída sostenida. En el primer semestre, el volumen se redujo en 29,07%, ubicándose en 9.848.656 kilogramos. Esta contracción se acentuó en el segundo semestre de 2023, con una disminución adicional del 29,28%, hasta llegar a 6.964.491 kilogramos. Aunque en el primer semestre de 2024 se registró una recuperación del 13,26%, con 7.887.740 kilogramos, esta fue seguida por una nueva caída del 3,03% en el segundo semestre de 2024, con un volumen de 7.648.381 kilogramos.

Variación del volumen promedio semestral en kilogramos de las importaciones de llantas para autobuses o camiones, clasificadas con la subpartida 4011.20.10.00 originarias de la República Popular China y los Demás Países				
ORIGEN	Periodo Referente	Periodo Crítico	Diferencia absoluta	Diferencia relativa
	I Sem 2022 A I Sem 2024	II Sem 2024		
CHINA	25.861.581	27.969.559	2.107.978	8,15%
DEMÁS PAÍSES	9.999.967	7.648.381	-2.351.586	-23,52%

Cálculos Subdirección de Prácticas Comerciales a partir de base de datos DIAN

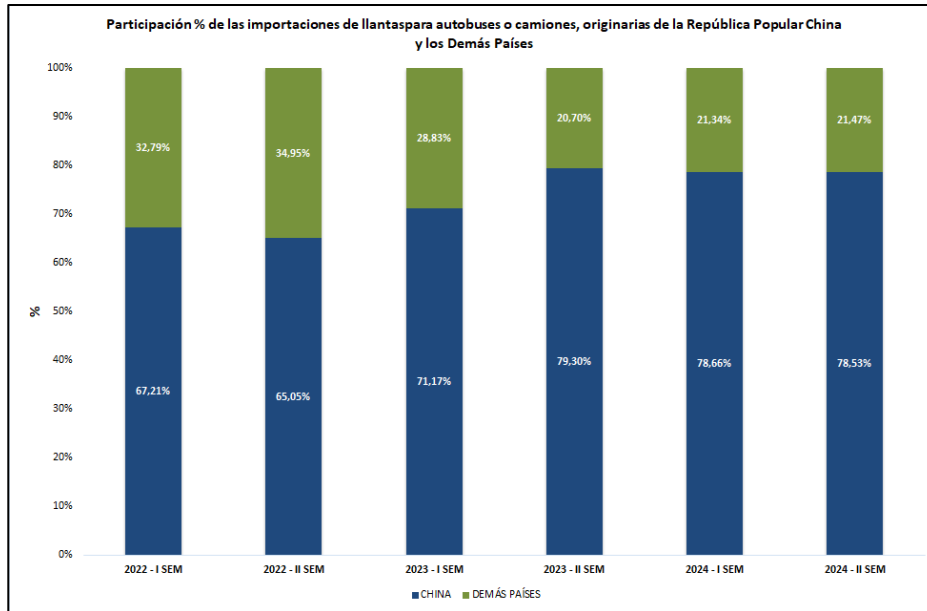
Al realizar el comparativo del volumen promedio semestral en kilogramos de las importaciones de llantas para autobuses o camiones originarias de China, entre el periodo crítico¹⁵ con respecto al periodo referente¹⁶, se observa que los volúmenes se incrementan en un 8,15%, al pasar en términos absolutos de 25.861.581 kilogramos a 27.969.559 kilogramos.

El comparativo entre el periodo referente y el periodo crítico del volumen promedio semestral de las importaciones de los demás países, muestra que estas se contraen en 23,52%, al pasar en términos absolutos de 9.999.967 kilogramos a 7.648.381 kilogramos.

- **Participación de las importaciones por origen**

¹⁵ Se refiere al volumen importado en el segundo semestre de 2024.

¹⁶ El volumen promedio importado entre el primer semestre de 2022 y el primer semestre de 2024.



Cálculos Subdirección de Prácticas Comerciales a partir de base de datos DIAN

Durante el periodo analizado, las importaciones de llantas para autobuses o camiones originarias de China mantuvieron una participación mayoritaria en todos los semestres. Este predominio se intensificó particularmente entre el segundo semestre de 2023 y el segundo semestre de 2024, cuando China representó el 79,30%, 78,66% y 78,53% del total importado, respectivamente.

En contraste, las importaciones provenientes de los demás países mostraron una participación más relevante en el segundo semestre de 2022, con cifras de 32,79% y 34,95%. Sin embargo, en los semestres siguientes se observa una disminución constante en su participación. Para el segundo semestre de 2023, esta participación se redujo al 20,70%, y en los dos semestres de 2024 se mantuvo en niveles similares, con 21,34% y 21,47%, respectivamente.

Porcentaje de participación todos los orígenes						
ORIGEN	2022- I SEM	2022- II SEM	2023- I SEM	2023- II SEM	2024- I SEM	2024- II SEM
China	67,21%	65,05%	71,17%	79,30%	78,66%	78,53%
Brasil	11,12%	12,46%	9,65%	9,06%	7,48%	7,94%
India	2,27%	3,97%	2,97%	2,50%	3,62%	3,93%
Japon	3,28%	4,40%	3,35%	2,28%	3,53%	3,49%
Republica De Corea	3,87%	3,71%	2,41%	2,89%	3,17%	2,20%
Ecuador	5,91%	4,85%	4,18%	1,73%	1,52%	1,88%
Tailandia	3,46%	2,78%	3,77%	1,16%	1,06%	1,38%
Otros Países	2,86%	2,78%	2,50%	1,07%	0,96%	0,67%

Cálculos Subdirección de Prácticas Comerciales a partir de base de datos DIAN

Entre el primer semestre de 2022 y el segundo semestre de 2024, China se consolidó como el principal proveedor, manteniendo una participación mayoritaria y sostenida en todos los periodos analizados. En promedio, concentró el 73,32 % del total de las importaciones durante el periodo,

alcanzando su punto máximo en el segundo semestre de 2023, con un 79,30%.

Brasil ocupó el segundo lugar como proveedor más relevante, aunque con una participación considerablemente menor. Su promedio en el periodo fue de 9,62%, destacando su mayor aporte en el segundo semestre de 2022 (12,46%), seguido de una tendencia decreciente en los semestres posteriores.

India, Japón y la República de Corea mantuvieron una presencia constante, aunque marginal, con participaciones promedio de entre 2% y 4%. En particular, India mostró una ligera recuperación en 2024, alcanzando el 3,93 % en el segundo semestre.

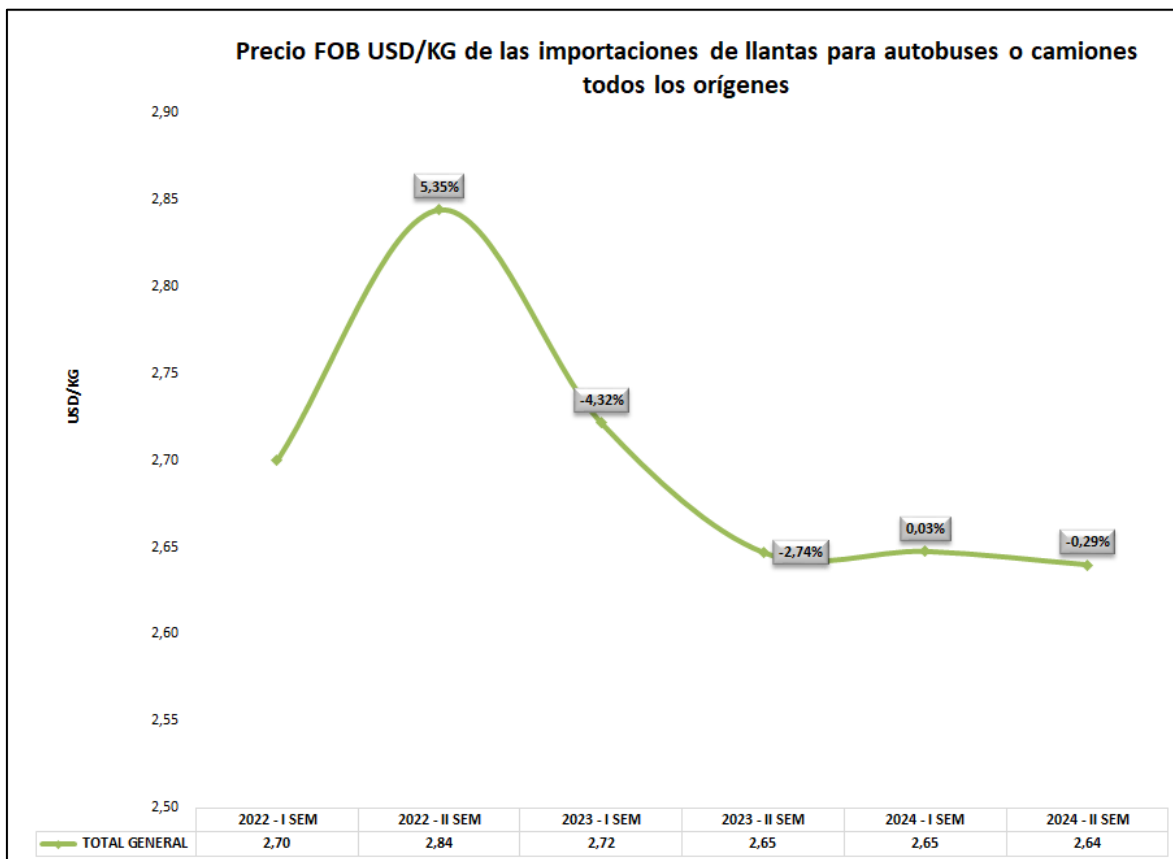
En contraste, países como Ecuador, Tailandia y el grupo de Otros Países presentaron una tendencia descendente en su participación. Por ejemplo, Ecuador pasó del 5,91% en el primer semestre de 2022 al 1,88 % en el segundo semestre de 2024.

Participación % promedio semestral de las importaciones de llantas para autobuses o camiones, clasificadas con la subpartida 4011.20.10.00 originarias de la República Popular China y los Demás Países			
ORIGEN	Período Referente	Período Crítico	Diferencia absoluta
	I Sem 2022 A I Sem 2024	II Sem 2024	
CHINA	72,28%	78,53%	6,25
DEMÁS PAÍSES	27,72%	21,47%	-6,25

Cálculos Subdirección de Prácticas Comerciales a partir de base de datos DIAN

Al analizar la participación porcentual semestral de las importaciones de llantas para autobuses o camiones originarias de China durante el periodo crítico, en comparación con el periodo de referencia, se observa un incremento de 6,25 puntos porcentuales. La participación de China pasó de 72,28% en el periodo de referencia a 78,53% en el periodo crítico, desplazando a otros países proveedores.

- **Precio FOB USD/kilogramo semestral de las importaciones totales de llantas para autobuses o camiones.**



Cálculos Subdirección de Prácticas Comerciales a partir de base de datos DIAN

El precio semestral FOB en USD por kilogramo de las importaciones totales de llantas para autobuses o camiones mostró una tendencia creciente entre el primer y segundo semestre de 2022, al pasar de USD 2,70/kg a USD 2,84/kg, lo que representó un incremento del 5,35 %.

A partir del primer semestre de 2023, se observa una tendencia descendente. En ese semestre, el precio cayó a USD 2,72/kg, reflejando una disminución del 4,32% respecto al periodo anterior. En el segundo semestre de 2023, continuó bajando hasta USD 2,65/kg, con una variación negativa del 2,74 %.

Durante el primer semestre de 2024, el precio se mantuvo constante, ubicándose en USD 2,65/kg, con una caída del 0,03 %, tendencia que se mantuvo para el segundo semestre de 2024, cerrando en USD 2,64/kg.

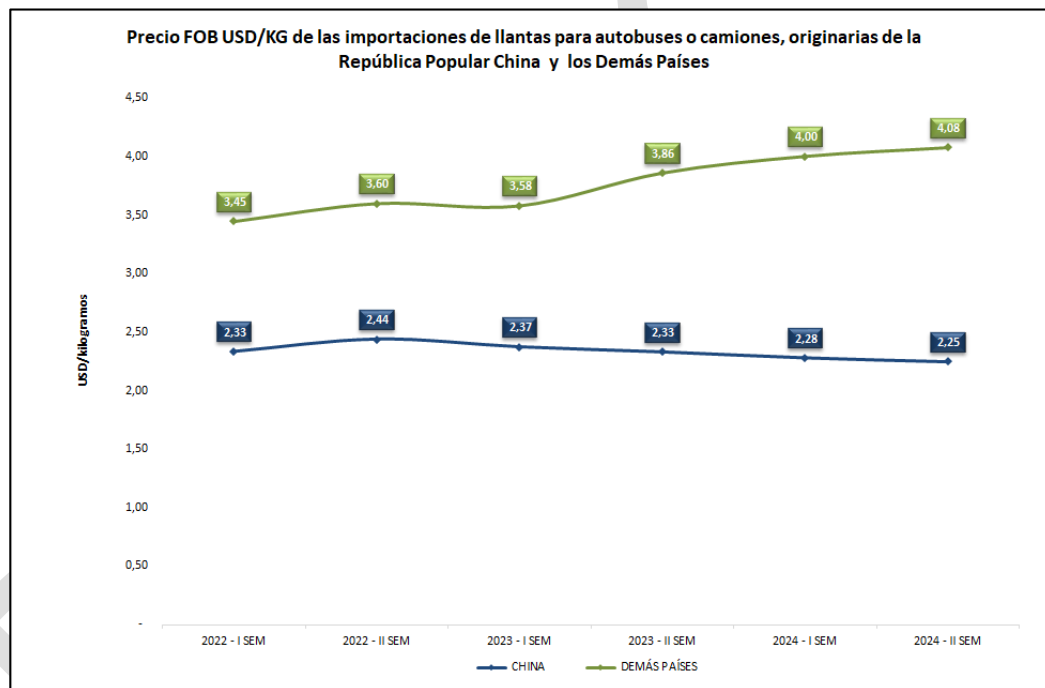


Precio promedio semestral USD/Kg de las importaciones de llantas para autobuses o camiones, clasificadas con la subpartida 4011.20.10.00 originarias de la República Popular China y los Demás Países				
ORIGEN	Período Referente I Sem 2022 A I Sem 2024	Período Crítico II Sem 2024	Diferencia absoluta	Diferencia relativa
IMPO. TOTALES	2,71	2,64	-0,07	-2,66%

Cálculos Subdirección de Prácticas Comerciales a partir de base de datos DIAN

Al confrontar el precio promedio semestral FOB USD/kg de las importaciones totales, del periodo crítico¹⁷ con el precio promedio semestral del periodo referente¹⁸, se observa una caída del precio de 2,66%, equivalente en términos absolutos a USD 0,07/kg, al pasar de USD 2,71/kg en el periodo referente a USD 2,64/kg en el periodo crítico.

- **Precio semestral FOB USD/kilogramo semestral de las importaciones de llantas para autobuses o camiones, originarias de China y los demás países.**



Cálculos Subdirección de Prácticas Comerciales a partir de base de datos DIAN

El precio promedio semestral FOB USD/kilogramo de las importaciones de llantas para autobuses o camiones originarias de China mostró, a lo largo del periodo analizado, un comportamiento similar al del precio promedio de las importaciones totales. Esta similitud se explica principalmente por la alta participación de China en el volumen total importado.

¹⁷ Se refiere al precio promedio semestral de las importaciones en el segundo semestre de 2024.

¹⁸ El promedio del precio semestral de las importaciones entre el primer semestre de 2022 y el primer semestre de 2024.

En el primer semestre de 2022, el precio de las importaciones procedentes de China era de USD 2,33/kilogramo. En el segundo semestre de 2022, se registró un incremento de 4,42%, alcanzando un valor de USD 2,44/kilogramo, el más alto del periodo analizado. A partir de ese momento, se observó una tendencia descendente con reducciones consecutivas en los semestres siguientes: en el primer semestre de 2023, el precio se ubicó en USD 2,37/kilogramo, lo que representó una disminución de 2,66% respecto al semestre anterior; en el segundo semestre de 2023 bajó a USD 2,33 /kilogramo, lo que implicó una variación negativa de 1,82 %; en el primer semestre de 2024 se redujo a USD 2,28 /kilogramo, equivalente a una caída de 2,14%; y finalmente, en el segundo semestre de 2024, se ubicó en USD 2,25/kilogramo, lo que representó una disminución de 1,46% en comparación con el semestre previo.

Por su parte, el precio FOB USD/kilogramo de las importaciones originarias de los demás países se mantuvo de forma constante por encima del correspondiente a China durante todo el periodo analizado.

En el primer semestre de 2022, el precio se ubicó en USD 3,45 /kilogramo. En el segundo semestre de 2022, el precio continuó su crecimiento al registrar un aumento de 4,42% y situarse en USD 3,60/kilogramo. En el primer semestre de 2023 se observó una leve disminución, ubicándose en USD 3,58/kilogramo, lo que equivale a una caída de 0,54%. No obstante, a partir del segundo semestre de 2023, el precio retomó una tendencia al alza: aumentó a USD 3,86/kilogramo, con un incremento de 7,82%; en el primer semestre de 2024 alcanzó los USD 4,00/kilogramo, con un crecimiento adicional de 3,67%; y cerró el segundo semestre de 2024 en USD 4,08/kilogramo, el valor más alto registrado en todo el periodo.

Precio promedio semestral USD/Kg de las importaciones de llantas para autobuses o camiones, clasificadas con la subpartida 4011.20.10.00 originarias de la República Popular China y los Demás Países				
ORIGEN	Periodo Referente I Sem 2022 A I Sem 2024	Periodo Crítico II Sem 2024	Diferencia absoluta	Diferencia relativa
CHINA	2,35	2,25	-0,10	-4,44%
DEMÁS PAÍSES	3,70	4,08	0,38	10,23%

Cálculos Subdirección de Prácticas Comerciales a partir de base de datos DIAN

Comparando el precio promedio de las importaciones de llantas para autobuses o camiones originarias de China, entre el periodo crítico¹⁹ con el precio promedio en el periodo referente²⁰ se observa una caída de 4,44% al pasar de USD 2,35/Kg en el periodo referente a USD 2,25/Kg

¹⁹ Se refiere al precio promedio semestral de las importaciones en el segundo semestre de 2024.

²⁰ El promedio del precio promedio semestral de las importaciones entre el primer semestre de 2022 y el primer semestre de 2024.

en el periodo crítico que, en términos absolutos corresponde a USD 0,10/kilogramo.

En relación con el comparativo entre el periodo crítico y el periodo referente, del precio promedio semestral FOB USD/kilogramo de las importaciones de los demás países, se observa que el precio crece 10,23% al pasar de USD 3,70/Kg en el periodo referente a USD 4,08/Kg en el periodo crítico.

Conclusiones análisis de importaciones

Comportamiento del Volumen de las Importaciones (Kilogramos)

Al considerar el desempeño de las importaciones en kilogramos, comparando el promedio de las importaciones en el periodo crítico entendido como el segundo semestre de 2024, con el promedio del periodo de referencia, comprendido entre el primer semestre de 2022 y el primer semestre de 2024, se concluye que:

- Las importaciones originarias de China aumentaron 8,15%, al pasar en promedio de 25.861.581 kilogramos a 27.969.559 kilogramos, lo que equivale a una diferencia absoluta de 2.107.978 kilogramos.
- Las importaciones de los demás países se contraen 23,52%, al pasar en promedio de 9.999.967 kilogramos a 7.648.381 kilogramos, lo que equivale a una diferencia absoluta de 2.351.586 kilogramos.
- Las importaciones totales se decrecieron en 0,68%, pasando en promedio de 35.861.549 kilogramos a 35.617.940 kilogramos.

Participación de las importaciones

La participación de las importaciones de llantas para autobuses o camiones originarias de China por cada semestre que conforma el periodo de análisis es mayoritaria y se acentuó entre el segundo semestre de 2023 y el primer semestre de 2024 cuando la participación de las importaciones de China fue del 79,30% y 78,66%.

Al considerar el desempeño de las importaciones en términos de participación, comparando el promedio de las importaciones en el periodo crítico definido como el segundo semestre de 2024, con el periodo de referencia, comprendido entre el primer semestre de 2022 y el primer semestre de 2024, se concluye que:



- Las importaciones originarias de China ganan participación en 6,25 puntos porcentuales; puntos que pierden las importaciones originarias de los demás países.

Precios FOB Kilogramo en USD

En el análisis de las cifras, se observa que el precio promedio de las importaciones originarias de China de llantas para autobuses o camiones se mantiene por debajo del precio promedio de las importaciones de los demás países en todo el periodo de análisis.

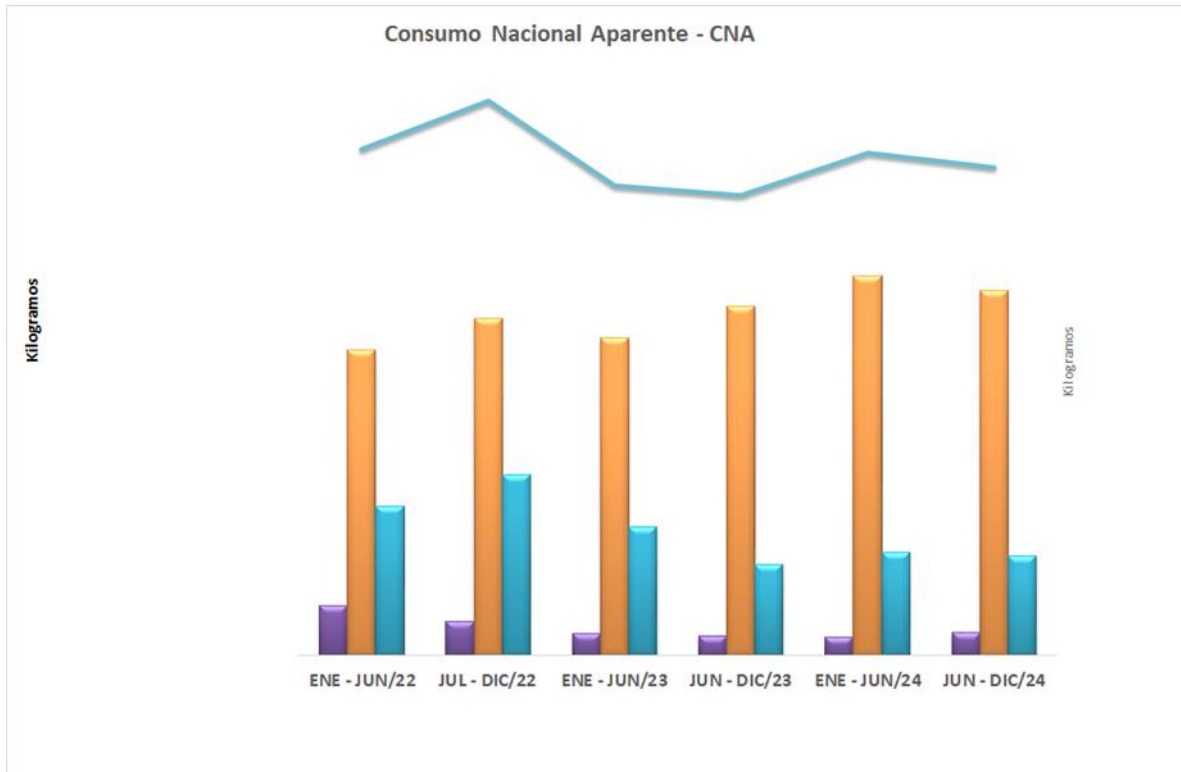
El precio semestral FOB USD/kilogramo de las importaciones de llantas para autobuses o camiones originarias de China, mantuvo en el periodo de análisis un comportamiento similar al del precio de las importaciones totales; lo que se relaciona con la participación mayoritaria de China en el total del volumen importado en el periodo de análisis.

Luego de analizar los precios promedios FOB por kilogramo en USD en el periodo crítico: definido como el segundo semestre de 2024, comparado con el periodo de referencia: comprendido entre el primer semestre de 2022 y el primer semestre de 2024, se concluye que:

- El precio de las importaciones de China disminuyó 4,44%, al pasar de USD 2,35/KG a USD 2,25/KG.
- El precio de los demás países creció en 10,23% al pasar de USD 3,70/KG a USD 4,08/KG.
- El precio promedio de las importaciones totales disminuyó 2,66%, al pasar de USD 2,71/KG a USD 2,64/KG.

2.3.3 Evolución del mercado colombiano

2.3.3.1 Comportamiento del Consumo Nacional Aparente



Fuente: Información aportada por la peticionaria y Base de Datos DIAN. Elaboró: SPC.

El Consumo Nacional Aparente -CNA- de la línea de llantas neumáticas mostró un comportamiento fluctuante a lo largo del período analizado. En el segundo semestre de 2022, se registró un incremento del 9,54% respecto al primer semestre de 2022. Sin embargo, en el primer semestre de 2023, el CNA disminuyó un 55,71% frente al semestre anterior. Esta tendencia descendente continuó en el segundo semestre de 2023, con una reducción del 2,07%. En el primer semestre de 2024, se observó una recuperación del 9,34% respecto al segundo semestre de 2023. Finalmente, para segundo semestre de 2024 este indicador cae en 2,80%.

- Comportamiento del periodo de la práctica de dumping en relación con el periodo referente**

CONSUMO NACIONAL APARENTE	ENE - JUN/22	JUL - DIC/22	ENE - JUN/23	JUN - DIC/23	ENE - JUN/24	JUN - DIC/24	Promedio periodo de referencia I 22 - I 24	Periodo Critico II 24	Var. %	Variación Absoluta
Ventas Productor Nacional (Kg)									-22,20	
Importaciones Investigadas (Kg)									8,15	
Demás Importaciones (Kg)									-23,54	
Total Consumo Nacional Aparente									-1,96	

Fuente: Cálculos Subdirección de Prácticas Comerciales a partir de base de datos DIAN

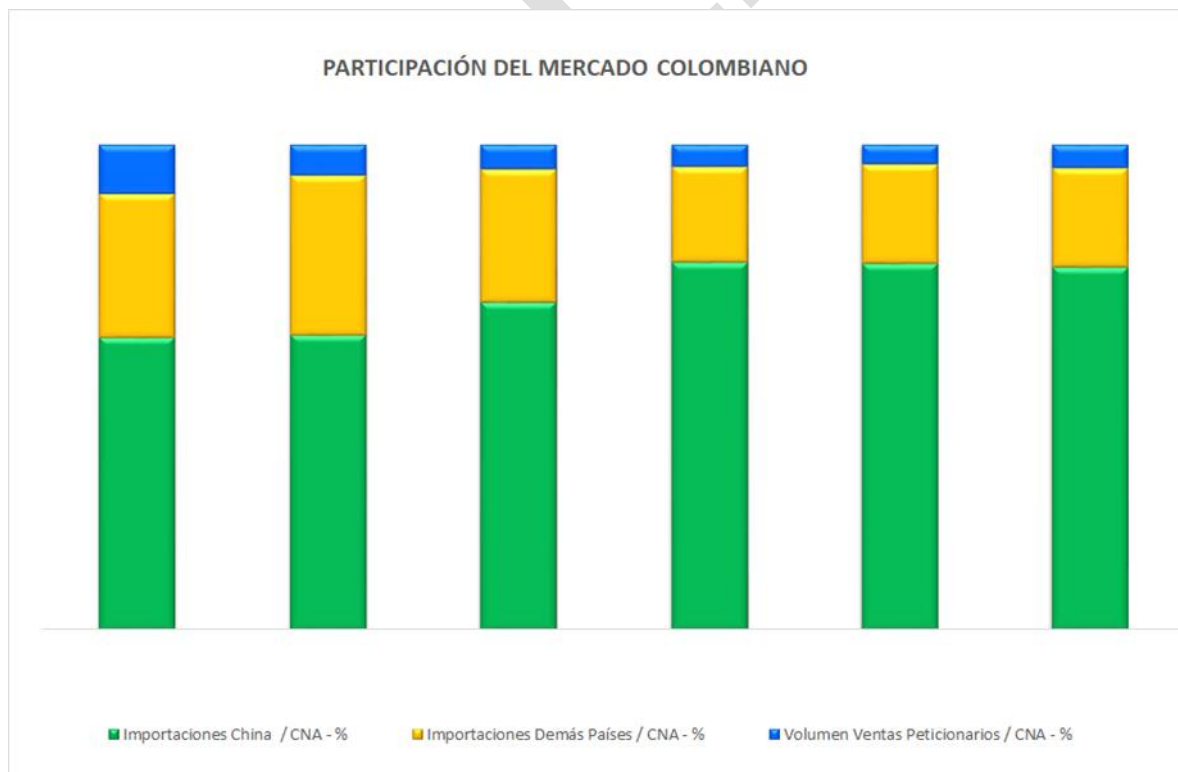
Se observa que el Consumo Nacional Aparente, durante el período crítico (segundo semestre de 2024), en comparación con el período de referencia (primer semestre de 2022 a primer semestre de 2024), muestra un decrecimiento del 1,96%, lo que equivale a una disminución de XXX.XXX kilogramos.

Por su parte, las importaciones investigadas provenientes de China registraron un incremento de 2.107.977 kilogramos, lo que representa un aumento del 8,15%.

En lo que respecta a las demás importaciones, se observó una reducción del 23,54% durante el período crítico en comparación con el período de referencia, lo que equivale a una disminución absoluta de 2.354.734 kilogramos.

Así mismo, las ventas del productor nacional durante el período crítico registran una caída del 22,20%, lo que equivale a una disminución de XXX.XXX kilogramos en relación con el período de referencia.

2.3.3.2 Composición del mercado colombiano del producto objeto de investigación



Fuente: Información aportada por peticionario y base de datos DIAN. Elaboró: SPC.

El mercado colombiano de llantas neumáticas ha mostrado que las importaciones originarias de China, registran la mayor participación promedio con un XX,XX% en el período analizado. Las importaciones provenientes de los demás países representaron en promedio el XX,XX% del consumo nacional aparente (CNA), mientras que las ventas de los peticionarios tuvieron una participación promedio del X,XX%.

La participación de las importaciones originarias de China en el mercado nacional inició en el primer semestre de 2022 con un XX,XX%, aumentando en el segundo semestre de 2022 con una variación positiva de 0,50 puntos porcentuales, alcanzando el XX,XX%. Para el primer semestre de 2023 se registró un incremento de 6,72 puntos porcentuales, llegando al XX,XX%. En el segundo semestre de 2023 la participación continuó al alza con un aumento de 8,18 puntos porcentuales, alcanzando el XX,XX%. Sin embargo, en el primer semestre de 2024 se presentó una disminución de 0,24 puntos porcentuales, situándose en XX,XX%, mientras que para el segundo semestre de 2024 se redujo en 0,79 puntos porcentuales, cerrando el período con una participación del XX,XX% en el mercado colombiano.

Por su parte, la participación de las importaciones de los demás países en el mercado nacional comenzó en el primer semestre de 2022 con un XX,XX%, aumentando en el segundo semestre de 2022 con una variación positiva de 3,26 puntos porcentuales, alcanzando el XX,XX%. Para el primer semestre de 2023, su participación disminuyó en 5,33 puntos porcentuales, ubicándose en XX,XX%. En el segundo semestre de 2023 se observa una variación negativa de 7,62 puntos porcentuales, llegando al XX,XX%. En el primer semestre de 2024 se registró un aumento de 0,75 puntos porcentuales, alcanzando el XX,XX%, mientras que para el segundo semestre de 2024 la participación tuvo una disminución de 0,10 puntos porcentuales, finalizando el período con el XX,XX% del mercado nacional.

La participación del volumen de ventas del peticionario en el mercado nacional inició en el primer semestre de 2022 con un XX,XX%, disminuyendo en el segundo semestre de 2022 con una variación negativa de 3,76 puntos porcentuales, alcanzando el X,XX%. Para el primer semestre de 2023 la participación volvió a descender en 1,40 puntos porcentuales, ubicándose en X,XX%. En el segundo semestre de 2023 la caída continuó con una variación negativa de 0,56 puntos porcentuales, llegando al X,XX%. Durante el primer semestre de 2024 la participación se redujo nuevamente en 0,50 puntos porcentuales, situándose en X,XX%, mientras que para el segundo semestre de 2024 se registró un



incremento de 0,88 puntos porcentuales, cerrando el período con el X,XX% del mercado nacional.

En general, el mercado colombiano de llantas neumáticas durante el período analizado, indica que las importaciones originarias de China mostraron una tendencia creciente y alcanzaron niveles superiores al XX% en los últimos semestres del 2024. Las importaciones de los demás países presentaron una tendencia decreciente desde mediados de 2022, estabilizándose cerca del XX% en 2024. Por su parte, el volumen de ventas del peticionario evidenció una disminución a lo largo del periodo reflejando una pérdida de participación en el mercado.

- **Comportamiento del periodo de la práctica de dumping en relación con el periodo referente**

Participación de Mercado %	ENE - JUN/22	JUL - DIC/22	ENE - JUN/23	JUN - DIC/23	ENE - JUN/24	JUN - DIC/24	Promedio periodo de referencia I 21 - I 23	Promedio Periodo Crítico II 23 - I 24	Variación Absoluta p.p.
Importaciones China / CNA - %									6,71
Importaciones Demás Países / CNA - %									- 5,54
Volumen Ventas Peticionarios / CNA - %									- 1,17

Cálculos Subdirección de Prácticas Comerciales a partir de base de datos DIAN

La evolución del mercado de la línea de llantas neumáticas en términos de participación indica que, al comparar el periodo de crítico respecto al periodo de referencia, muestra que las importaciones investigadas originarias de China ganan 6,71 puntos porcentuales de mercado, mientras que las importaciones originarias de los demás países disminuyen en 5,54 puntos porcentuales, en tanto que, las ventas del productor nacional disminuyen en 1,17 puntos porcentuales.

2.3.4 Comportamiento de los indicadores económicos y financieros

2.3.4.1 Indicadores Económicos

El presente análisis corresponde al comportamiento de los principales indicadores económicos de la rama de producción nacional construidos a partir de la información aportada por la empresa GOODYEAR DE COLOMBIA S.A., en los Anexos 10 "Cuadro variables de daño" y 11 "Cuadro de inventarios, producción y ventas" del producto objeto de investigación, para el período comprendido entre el primer semestre de 2022 y segundo semestre de 2024.

Para analizar el comportamiento de las variables de daño importante de la línea investigada en esta etapa de apertura, la Autoridad Investigadora

comparó las cifras del periodo de referencia comprendido entre primer semestre de 2022 y primer del semestre de 2024, con respecto al periodo crítico correspondiente al segundo semestre del 2024, cuyas conclusiones son relevantes para la determinación del daño importante en las distintas variables económicas.

Al comparar el comportamiento de las variables económicas correspondientes a la línea de producción objeto de investigación, se encontró indicio de daño importante en el volumen de producción orientada al mercado interno, volumen de ventas nacionales, importaciones investigadas con respecto al volumen de producción para mercado interno, uso de la capacidad instalada, productividad, empleo, precio real implícito, volumen de ventas del peticionario y participación de las importaciones investigadas con respecto al consumo nacional aparente, tal como se observa en la siguiente tabla:

GOODYEAR DE COLOMBIA S.A VARIABLES ECONÓMICAS Kilogramos y pesos	EVALUACIÓN DEL DAÑO IMPORTANTE				Daño
	Promedio periodo de referencia I 22 - I 24	Promedio Periodo Crítico II 24	Var. Porcentual %	Var. Absoluta	
Volumen de Producción orientada al mercado interno (kg)			-49,24		Si
Volumen de Ventas Nacionales (kg)			-22,20		Si
Importaciones investigadas/ Vol. Producción Mdo. Interno %*			N/A	787,35	Si
Uso de Capacidad Instalada S/Prod. Nacional Mdo Int - %*			N/A	-5,98	Si
Productividad - Unidades por Trabajador - S/Prod. TOTAL			-24,68		Si
Empleo Directo - Trabajadores			-2,99		Si
Precio Real Implícito en Estado Resultados (COP/kg)			-10,12		Si
Volumen Ventas Peticionarios / CNA - % *			N/A	-1,17	Si
Importaciones Investigadas / CNA - % *			N/A	6,71	Si

Fuente: Información aportada por GOODYEAR DE COLOMBIA S.A.

Por el contrario, no se encontró indicio de daño importante en el inventario final de producto terminado y salarios reales mensuales, tal como se observa en la siguiente tabla:

GOODYEAR DE COLOMBIA S.A VARIABLES ECONÓMICAS Kilogramos y pesos	EVALUACIÓN DEL DAÑO IMPORTANTE				Daño
	Promedio periodo de referencia I 22 - I 24	Promedio Periodo Crítico II 24	Var. Porcentual %	Var. Absoluta	
Inventario Final de Producto Terminado			-31,05		No
Salarios Reales Mensuales - Por Trabajador			9,89		No

(*) Puntos porcentuales en variación absoluta

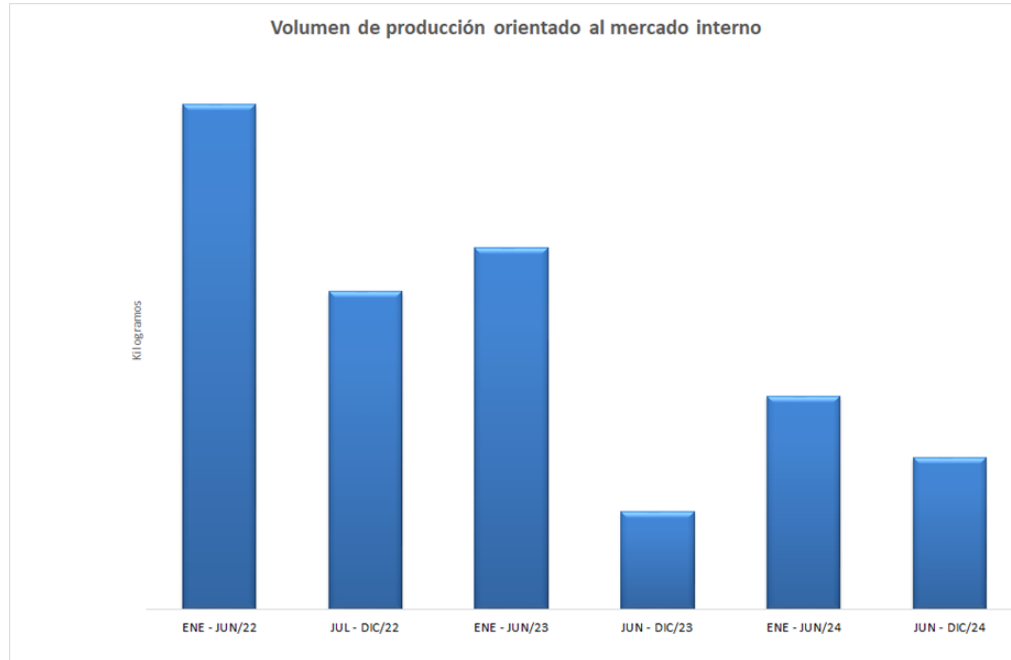
Fuente: Información aportada por GOODYEAR DE COLOMBIA S.A.

A continuación, se presenta un análisis detallado de las variables económicas.

Variables que presentan indicios de daño



- **Volumen de producción orientado al mercado interno²¹**



Fuente: Información aportada por GOODYEAR DE COLOMBIA S.A.

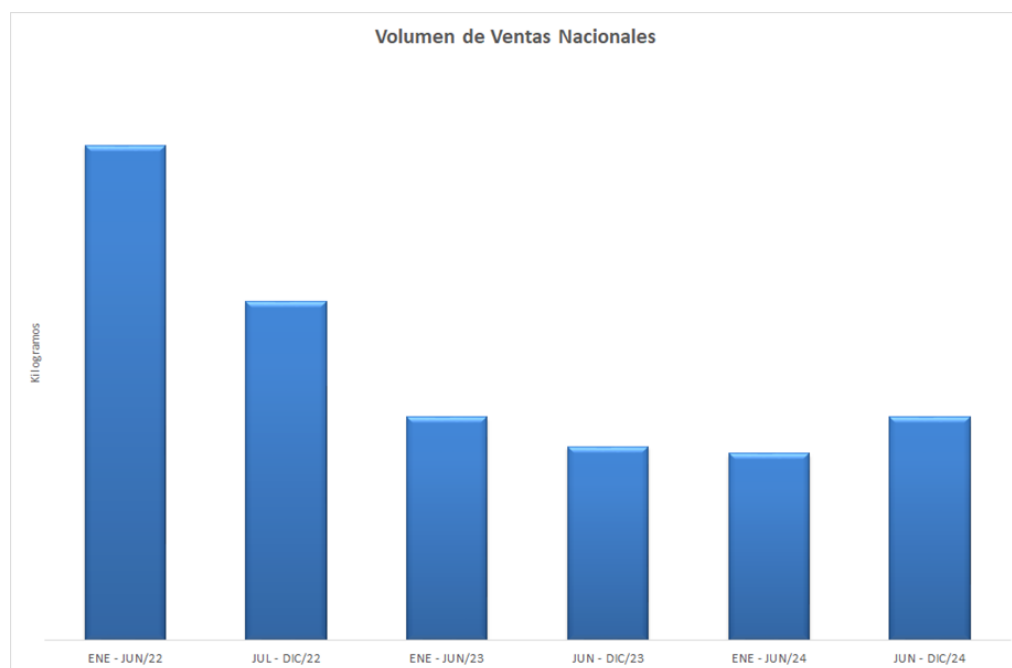
El volumen de producción orientado al mercado interno de la línea de llantas neumáticas muestra un comportamiento decreciente. Para el segundo semestre de 2022, la producción disminuyó un 37,03% respecto al semestre anterior. En el primer semestre de 2023, se observó un incremento del 13,68% frente al segundo semestre de 2022. Sin embargo, en el segundo semestre de 2023 se presentó una disminución del 72,80%. En el primer semestre de 2024, la producción creció un 117,31% en comparación con el semestre anterior. Finalmente, en el segundo semestre de 2024 la producción cayó en un 28,90% en comparación con el primer semestre de 2024.

Al comparar el promedio de la producción de la línea objeto de investigación correspondiente al segundo semestre del 2024, periodo crítico, con respecto al promedio del periodo de referencia comprendido entre primer semestre de 2022 al primer semestre de 2024, se registra una caída del 49,24% que en términos absolutos equivale a un descenso de X.XXX.XXX kilogramos, al pasar de X.XXX.XXX kilogramos en el promedio del periodo referente a X.XXX.XXX kilogramos en el periodo crítico.

²¹ Corresponde al volumen total de producción de cada periodo, menos el volumen exportado.

Los anteriores resultados, muestran desempeño negativo en el volumen de producción orientada al mercado interno durante el periodo crítico con respecto al promedio del periodo de referencia. De lo anterior, se concluye que existe indicio de daño importante en el comportamiento de esta variable.

- **Volumen de ventas nacionales**



Fuente: Información aportada por GOODYEAR DE COLOMBIA S.A.

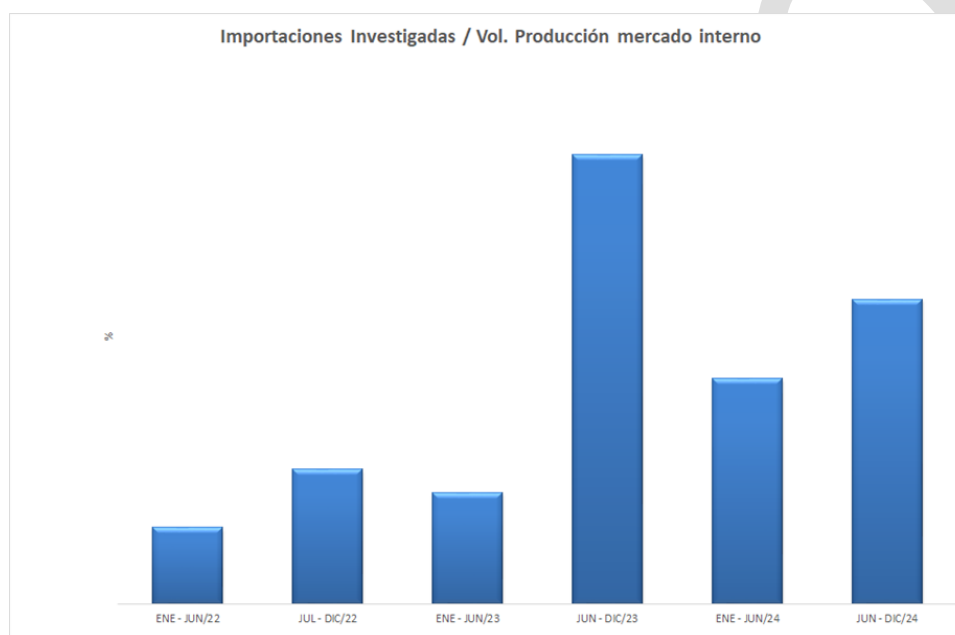
El volumen de ventas nacionales de la línea objeto de investigación, durante el período de análisis, presenta tendencia fluctuante. En el segundo semestre de 2022, se registró una disminución del 31,50% en comparación con el primer semestre de 2022. En el primer semestre de 2023, las ventas cayeron un 34,15% respecto al semestre anterior. En el segundo semestre de 2023, se observó una reducción del 13,27% en relación con el primer semestre de 2023. En el primer semestre de 2024, se presentó una caída del 3,42%. No obstante, en el segundo semestre de 2024, se reportó un repunte del 19,64% en comparación con el primer semestre de 2024.

El volumen de ventas nacionales promedio de la línea objeto de investigación correspondiente al segundo semestre del 2024, periodo crítico, con respecto al promedio del periodo de referencia comprendido entre primer semestre de 2022 al primer semestre de 2024, muestra una caída del 22,20% es decir XXX.XXX kilogramos, al pasar de X.XXX.XXX

kilogramos en el promedio del periodo referente, a X.XXX.XXX kilogramos en el periodo crítico.

Los anteriores resultados, muestran un desempeño negativo en el volumen de ventas durante el periodo crítico con respecto al promedio del periodo de referencia. De lo anterior, se concluye que existe indicio de daño importante en el comportamiento de esta variable.

- **Importaciones investigadas con respecto al volumen de producción para mercado interno**



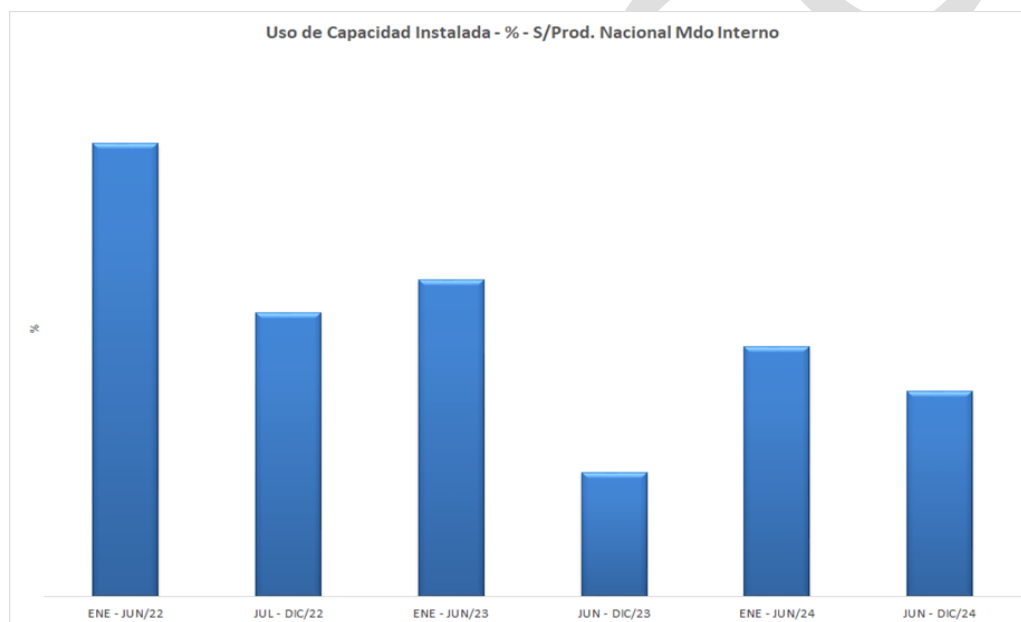
Fuente: Información aportada por GOODYEAR DE COLOMBIA S.A.

La tasa de penetración del volumen de importaciones investigadas originarias de China en relación con el volumen de producción de la línea objeto de investigación, presentó un comportamiento creciente. En el segundo semestre de 2022, se registró un aumento de 432,02 puntos porcentuales respecto al primer semestre de 2022. En el primer semestre de 2023, se observó una disminución de 173,45 puntos porcentuales frente al semestre anterior. En el segundo semestre de 2023, el indicador se incrementó en 2.524,40 puntos porcentuales en comparación con el primer semestre de 2023. Posteriormente, en el primer semestre de 2024, se evidenció una caída de 1.672,90 puntos porcentuales respecto al semestre anterior. Finalmente, en el segundo semestre de 2024, se reportó un aumento de 594 puntos porcentuales frente al primer semestre de 2024.

La participación del volumen de importaciones investigadas en relación con el volumen de producción de la línea objeto de investigación en el periodo crítico, con respecto al periodo de referencia, presenta un aumento de 787,35 puntos porcentuales pasando de X.XXX% a X.XXX%.

Los anteriores resultados muestran la creciente participación de las importaciones investigadas en relación con el volumen de producción durante el periodo crítico con respecto al promedio del referente. De lo anterior, se concluye que existe indicio de daño importante en el comportamiento de esta variable.

- **Uso de la capacidad instalada en relación con la producción para mercado interno²²**



Fuente: Información aportada por GOODYEAR DE COLOMBIA S.A.

El uso de capacidad instalada respecto a la producción nacional del mercado interno para la línea de llantas neumáticas presenta una tendencia variable durante el período analizado. En el segundo semestre de 2022, se registró una disminución de 12,61 puntos porcentuales respecto al primer semestre de 2022. En el primer semestre de 2023, se observó un incremento de 2,49 puntos porcentuales frente al semestre anterior. En el segundo semestre de 2023, el indicador cayó en 14,35 puntos porcentuales en comparación con el primer semestre de 2023. Posteriormente, en el primer semestre de 2024, se evidenció un aumento

²² Para medir el comportamiento de esta variable, al volumen de producción total se le restaron las exportaciones. El uso de la capacidad instalada para mercado interno se obtiene de dividir el volumen de producción de la línea de llantas neumáticas para mercado interno, sobre el total de la capacidad instalada informada por la empresa para cada periodo.

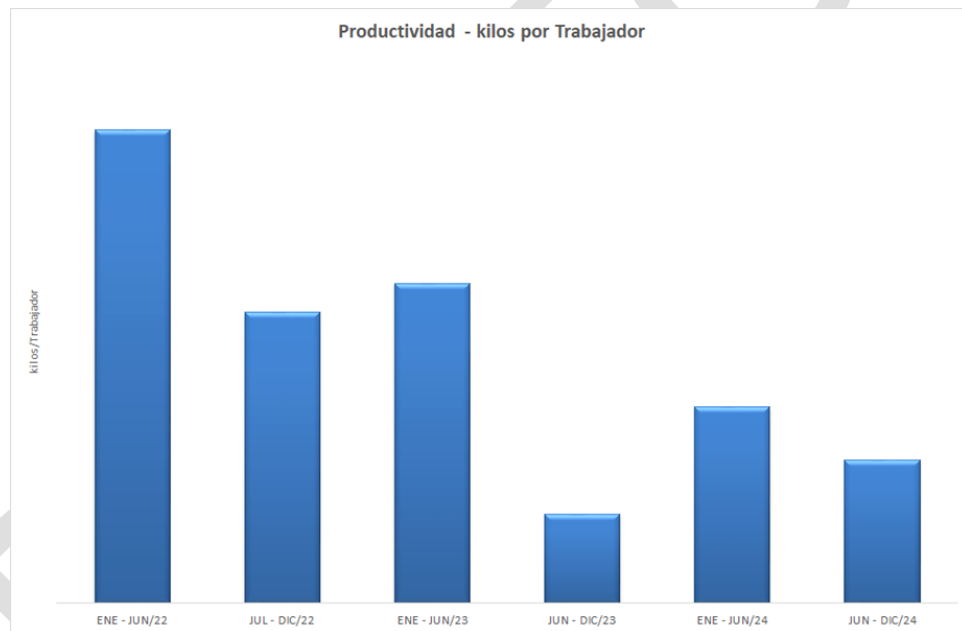


de 9,37 puntos porcentuales. Finalmente, en el segundo semestre de 2024, se reportó una disminución de 3,34 puntos porcentuales frente al primer semestre de 2024.

El porcentaje de utilización de la capacidad instalada del producto objeto de investigación para el periodo crítico frente al promedio del periodo de referencia, evidencia una disminución de 5,98 puntos porcentuales, al pasar de XX,XX% en el periodo referente a XX,XX% en el periodo crítico.

Los resultados registrados muestran un desempeño negativo del uso de la capacidad instalada de la línea objeto de investigación, durante el periodo crítico con respecto al promedio del referente. Del análisis anterior, se concluye que existe indicio daño importante en el comportamiento de esta variable.

- **Productividad²³**



Fuente: Información aportada por GOODYEAR DE COLOMBIA S.A.

La productividad expresada en kilogramos por trabajador de la línea objeto de investigación, presenta un comportamiento fluctuante, durante el periodo analizado. En el segundo semestre de 2022, se registró una caída del 38,50% respecto al primer semestre del mismo año. En el primer semestre de 2023, la productividad aumentó en un 10,01% frente

²³ El comportamiento de la productividad se mide como la cantidad de kilos de la línea de llantas neumáticas producidos por empleado.

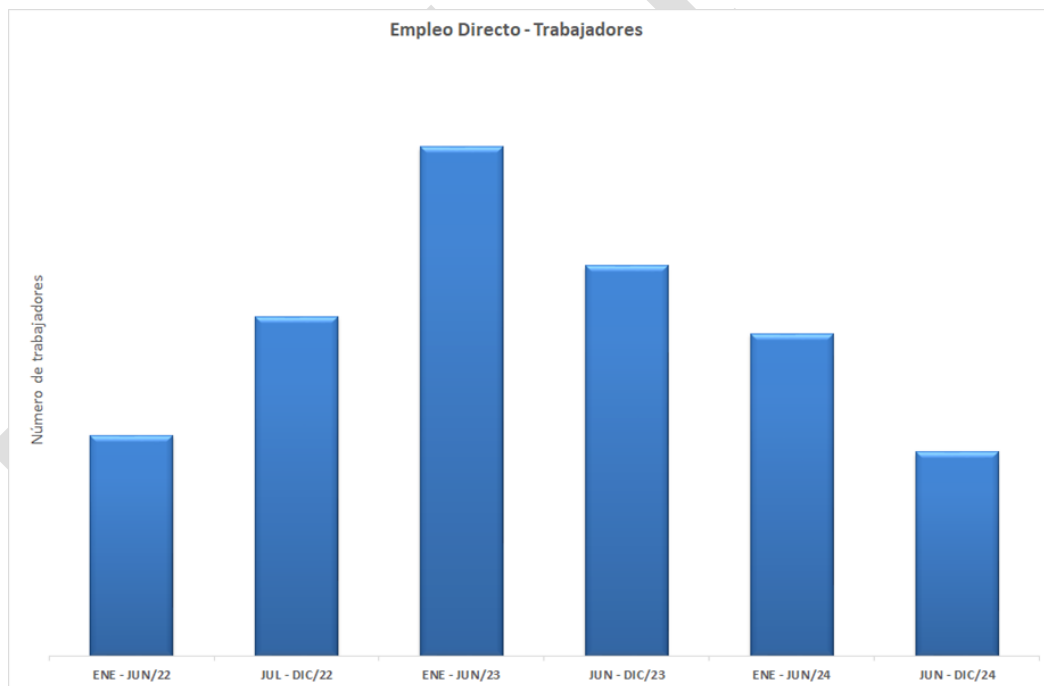


al semestre anterior. Sin embargo, en el segundo semestre de 2023, se evidenció una disminución del 72,17%. En el primer semestre de 2024, la productividad se recuperó con un incremento del 120,22% respecto al semestre anterior. Finalmente, en el segundo semestre de 2024, se observó una nueva caída del 27,20% en comparación con el primer semestre de ese año.

La productividad promedio de la línea objeto de investigación en el periodo crítico con respecto al promedio del periodo referente, registra un descenso de 47,86% al pasar de X.XXX kilogramos a X.XXX kilogramos por trabajador.

Estos resultados, muestran el desempeño negativo en la productividad por trabajador de la línea objeto de investigación durante el periodo crítico, con respecto al promedio de los semestres del periodo referente, por lo cual se concluye que existe indicio de daño importante en el comportamiento de esta variable.

- **Empleo directo**



Fuente: Información aportada por GOODYEAR DE COLOMBIA S.A.

El número de trabajadores vinculados a la rama de producción nacional de la línea objeto de investigación mostró una tendencia fluctuante a lo largo del periodo analizado. En el segundo semestre de 2022, se registró un incremento del 2,39% respecto al primer semestre de 2022. En el primer semestre de 2023, el empleo creció un 3,33% frente al semestre

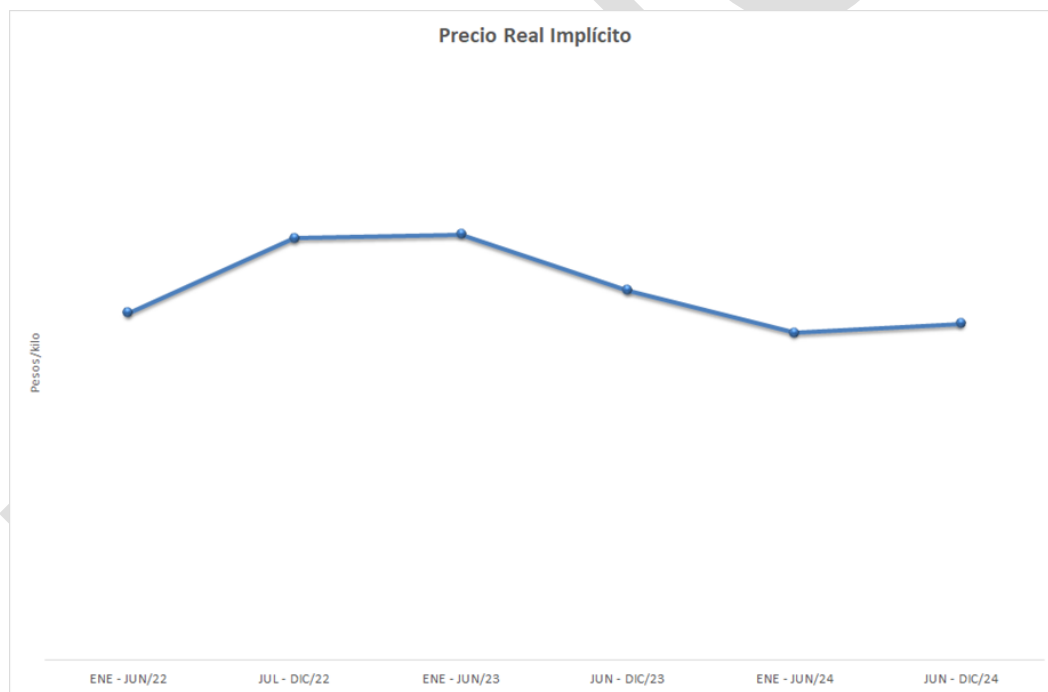


anterior. Sin embargo, en el segundo semestre de 2023, se observó una disminución del 2,26% en comparación con el primer semestre de 2023. En el primer semestre de 2024, el número de trabajadores descendió un 1,32%. Finalmente, en el segundo semestre de 2024, se evidenció una nueva caída del 2,34% frente al primer semestre de ese año.

El empleo directo de la línea objeto de investigación en el periodo crítico con respecto al promedio del periodo referente, disminuyó 2,99% al pasar de XXX empleos a XXX empleos lo que corresponde a una baja en X empleos.

Estos resultados, muestran un bajo desempeño para el indicador analizado durante el periodo crítico, con respecto al promedio de los semestres del periodo referente, por lo cual se concluye que existe indicio de daño importante en el comportamiento de esta variable.

- **Precio real implícito²⁴**



Fuente: Información aportada por GOODYEAR DE COLOMBIA S.A.

El precio real implícito por kilogramo de la línea objeto de investigación mostró una tendencia creciente hasta el primer semestre de 2023,

²⁴ Para analizar el comportamiento de los precios nominales en las mismas condiciones en todos los semestres, se procedió a deflactarlos por el Índice de Precios del Productor. Fuente DANE.

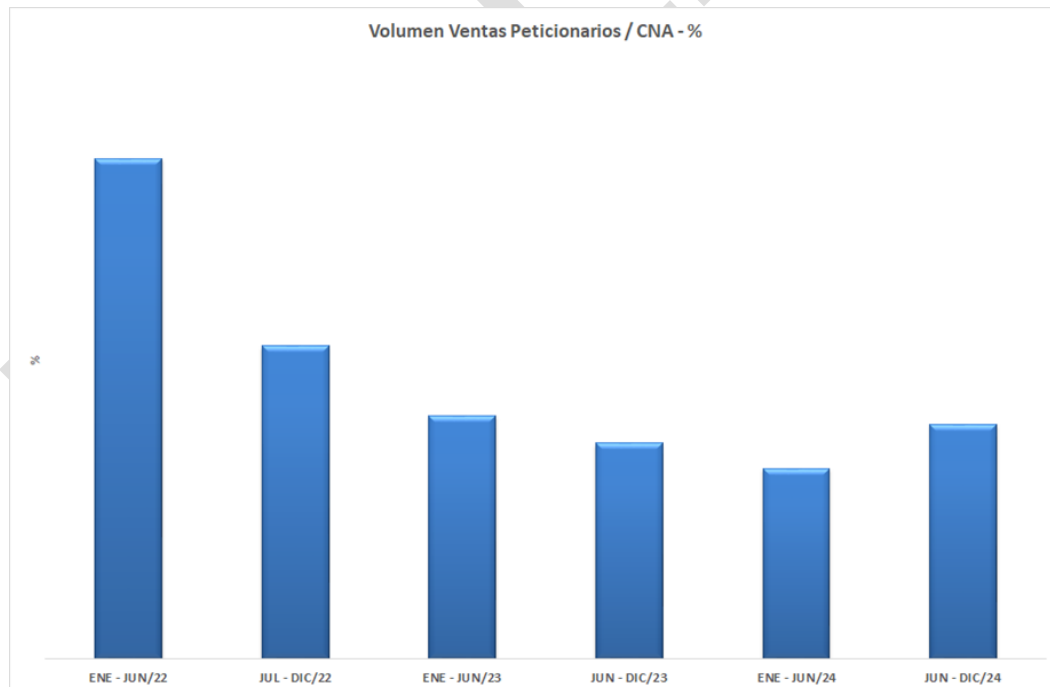


seguidamente, presenta una tendencia decreciente. En el segundo semestre de 2022, se registró un incremento del 19,63% respecto al primer semestre de 2022. En el primer semestre de 2023, el precio aumentó en un 0,80% frente al periodo anterior. Sin embargo, en el segundo semestre de 2023, se observó una disminución del 12,23% en comparación con el primer semestre de 2023. En el primer semestre de 2024, el precio continuó descendiendo con una caída del 10,48% respecto al segundo semestre de 2023. Finalmente, en el segundo semestre de 2024, se reportó una recuperación del 2,60% frente al primer semestre del mismo año.

Al comparar el precio real implícito del periodo crítico con respecto al promedio del periodo referente, se evidencia una disminución del 10,12% al pasar de \$XX.XXX COP/kilogramo a \$XX.XXX COP/kilogramo.

Los resultados muestran una reducción del precio real implícito de la línea objeto de investigación. Del análisis anterior, se concluye que existe indicio de daño importante en el comportamiento de esta variable.

- **Participación de las ventas nacionales con respecto al consumo nacional aparente²⁵**



Fuente: Información aportada por GOODYEAR DE COLOMBIA S.A.

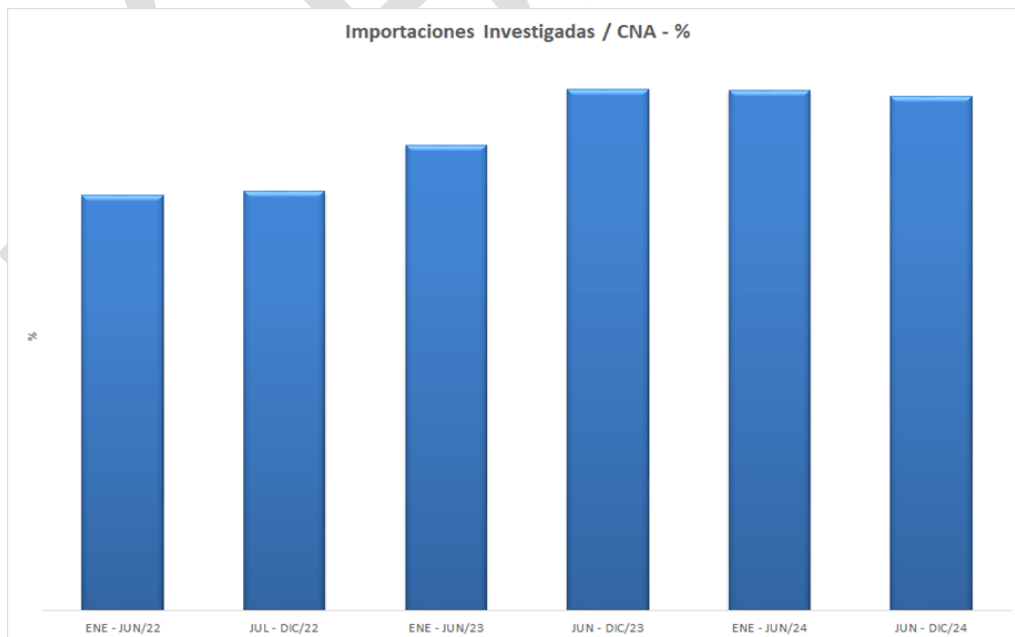
²⁵ El Consumo Nacional Aparente de la línea de llantas neumáticas para cada período semestral se estableció sumando el total de importaciones más el volumen de ventas netas nacionales.

La contribución del mercado de las ventas nacionales de la peticionaria respecto al consumo nacional aparente de la línea objeto de investigación mostró una tendencia decreciente. Entre el primer y segundo semestre de 2022, se redujo en 3,76 puntos porcentuales. En el primer semestre de 2023, la participación cayó 1,40 puntos porcentuales frente al semestre anterior. Luego, en el segundo semestre de 2023, se registró una disminución de 0,56 puntos porcentuales. En el primer semestre de 2024, la caída fue de 0,50 puntos porcentuales. Finalmente, en el segundo semestre de 2024, se observó una recuperación de 0,88 puntos porcentuales.

La participación promedio de las ventas de la peticionaria en relación con el consumo nacional aparente, en el periodo crítico con respecto al promedio del periodo referente, muestra descenso de 1,17 puntos porcentuales, al pasar de X,XX% a X,XX%.

Las anteriores cifras muestran pérdida de participación de mercado de las ventas de la peticionaria, en el periodo crítico con respecto al periodo referente, por lo cual se concluye que existe indicio de daño importante en el comportamiento de esta variable.

- **Participación de las importaciones investigadas con respecto al consumo nacional aparente²⁶**



Fuente: Información aportada por GOODYEAR DE COLOMBIA S.A.

²⁶ El Consumo Nacional Aparente de la línea de llantas neumáticas para cada periodo semestral se estableció sumando el total de importaciones más el volumen de ventas netas nacionales.

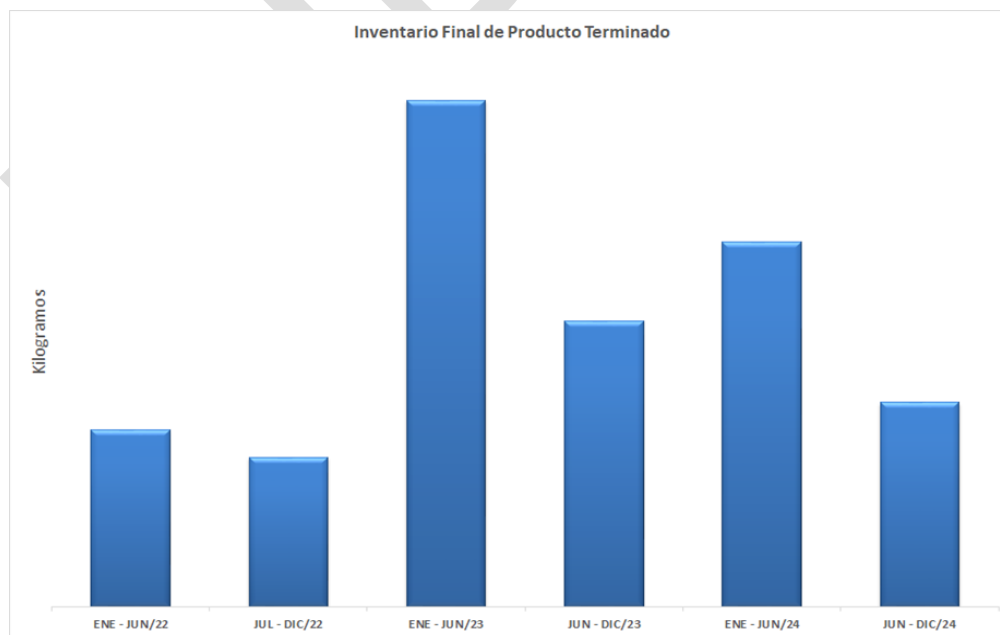
La participación de mercado del volumen de las importaciones investigadas con respecto al consumo nacional aparente de la línea objeto de investigación mostró una tendencia creciente durante el período de análisis. En el segundo semestre de 2022, se registró un aumento de 0,50 puntos porcentuales respecto al primer semestre de 2022. En el primer semestre de 2023, el indicador se incrementó en 6,73 puntos porcentuales frente al semestre anterior. Posteriormente, en el segundo semestre de 2023, se observó un alza de 8,18 puntos porcentuales. En el primer semestre de 2024, se presentó una disminución de 0,25 puntos porcentuales respecto al segundo semestre de 2023. Finalmente, en el segundo semestre de 2024, se evidenció una caída de 0,79 puntos porcentuales frente al semestre anterior.

Dicha participación en el promedio del período crítico, con respecto al promedio del período de referencia presentó un aumento de 6,71 puntos porcentuales, pasando de XX,XX% a XX,XX%.

Las anteriores cifras muestran crecimiento en el nivel de participación de las importaciones investigadas con respecto al consumo nacional aparente. Del análisis anterior, se concluye que existen indicios de daño importante en el comportamiento de esta variable.

Variables que no presentan indicios de daño

- **Inventario final de producto terminado**



Fuente: Información aportada por GOODYEAR DE COLOMBIA S.A.

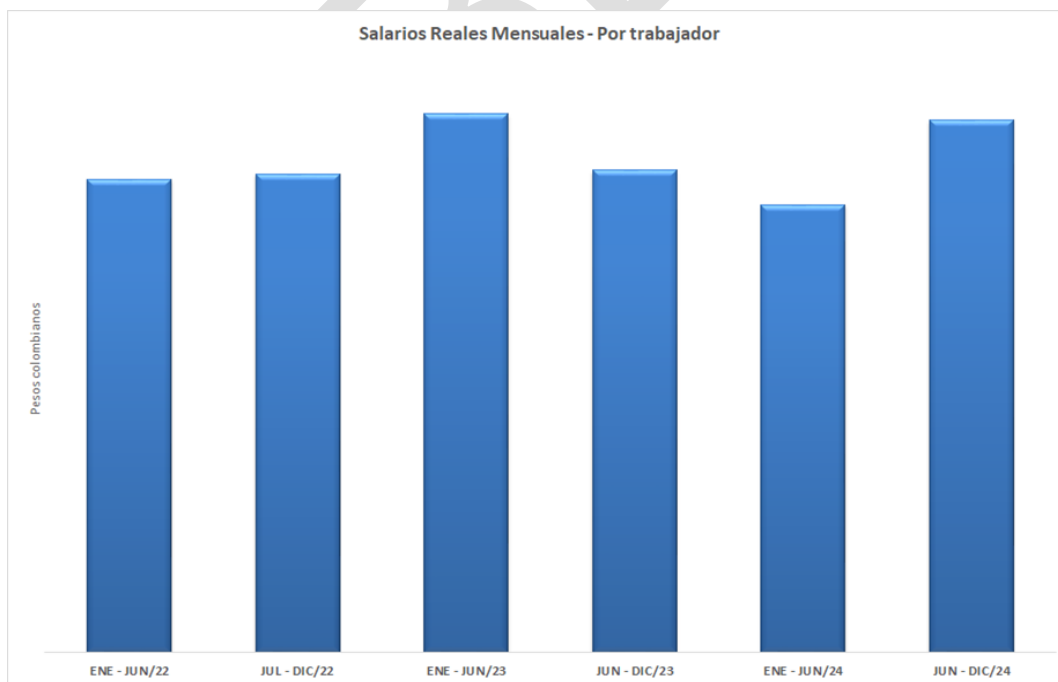


El volumen del inventario final de producto terminado de la línea objeto de investigación presentó un comportamiento variable a lo largo del periodo de análisis. En el segundo semestre de 2022, se evidenció una disminución del 15,29% en comparación con el primero. Posteriormente, en el primer semestre de 2023, el inventario aumentó 237,78% respecto al semestre anterior. Sin embargo, en el segundo semestre de 2023, se registró una caída del 43,54%. En el primer semestre de 2024, el inventario volvió a crecer un 27,71%, seguido de una nueva disminución del 43,95% en el segundo semestre de 2024.

El volumen de inventario final de producto terminado de la línea objeto de investigación, del periodo crítico frente al promedio del periodo referente, evidencia una disminución del 31,05%, al pasar de XXX.XXX kilogramos a XXX.XXX kilogramos.

Los resultados anteriores muestran una reducción del inventario final del producto terminado de la línea objeto de estudio en el periodo crítico en comparación con el periodo de referencia. A partir de este análisis, se concluye que no hay indicios de daño en el comportamiento de esta variable.

- **Salarios reales mensuales²⁷**



Fuente: Información aportada por GOODYEAR DE COLOMBIA S.A.

²⁷ Para establecer el cálculo del salario real mensual, se tomó el salario nominal mensual reportado por el peticionario y se deflactó por el Índice de Precios al Consumidor, fuente DANE.



El salario real mensual de los trabajadores vinculados directamente a la rama de producción nacional de la línea objeto de investigación durante el periodo analizado, presentó un comportamiento fluctuante. En el segundo semestre de 2022 se observó un incremento del 1,18%, seguido por un aumento del 12,53% en el primer semestre de 2023. Sin embargo, esta tendencia se revirtió en el segundo semestre del mismo año, con una caída del 10,51%. En el primer semestre de 2024, continua una reducción de 7,10%. Finalmente, en el segundo semestre de 2024, se evidenció una recuperación, con un crecimiento del 18,77%.

El salario real mensual del periodo crítico con respecto al periodo referente muestra un aumento de 9,89%, al pasar de \$X.XXX.XXX COP/trabajador a \$ X.XXX.XXX COP/trabajador.

Los resultados anteriores muestran un desempeño positivo en el salario real mensual de la línea objeto de investigación durante el periodo analizado. Del análisis anterior, se concluye que no existe indicio de daño importante en el comportamiento de este indicador.

2.3.4.2 Indicadores financieros

Para el análisis del comportamiento de los principales indicadores financieros de la rama de producción nacional contruados a partir de los estados de resultados y de costos de ventas aportados por GOODYEAR DE COLOMBIA S.A., la Autoridad Investigadora tomó las cifras aportadas para la línea de producción debidamente certificadas, correspondientes al período comprendido entre el primer semestre de 2022 y el segundo semestre de 2024.

Para establecer el comportamiento de las variables de daño importante en la línea de producción de llantas neumáticas, se realizaron comparaciones de las cifras correspondientes al segundo semestre de 2024, período crítico, con respecto al promedio del período de referencia, comprendido desde el primer semestre de 2022 al primer semestre de 2024, cuyas conclusiones son las relevantes para la determinación del daño importante en las distintas variables financieras.

Al comparar el comportamiento de las variables financieras correspondientes a la línea de producción objeto de investigación, se encontró indicio de daño importante en ingresos por ventas nacionales, utilidad bruta y utilidad operacional, tal como se muestra en la siguiente tabla:



GOODYEAR DE COLOMBIA S.A.	EVALUACIÓN DAÑO IMPORTANTE				Daño
	Promedio periodo de referencia I 22 - I 24	Promedio Periodo Crítico II 24	Var. Porcentual %	Var. Absoluta	
VARIABLES FINANCIERAS					
Ingreso Ventas Netas Nales. \$			-26,35		Si
Utilidad Bruta \$			-27,38		Si
Utilidad Operacional \$			-28,84		Si

(*) Puntos porcentuales en variación absoluta

Fuente: Estados de Resultados de GOODYEAR DE COLOMBIA S.A.

Por lo contrario, no se encontraron indicios de daño importante en margen de utilidad bruta y margen de utilidad operacional, tal como se muestra en la siguiente tabla:

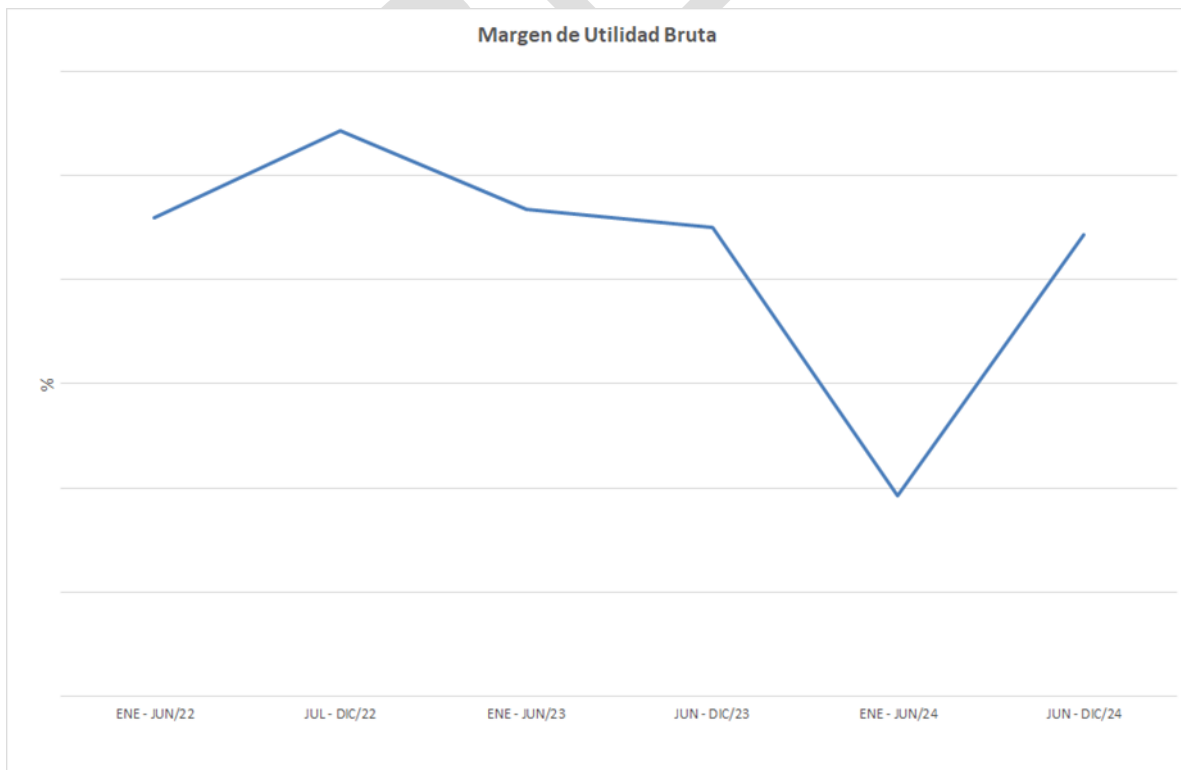
GOODYEAR DE COLOMBIA S.A.	EVALUACIÓN DAÑO IMPORTANTE				Daño
	Promedio periodo de referencia I 22 - I 24	Promedio Periodo Crítico II 24	Var. Porcentual %	Var. Absoluta	
VARIABLES FINANCIERAS					
Margen de Utilidad Bruta % *			N/A	1,01	No
Margen de Utilidad Operacional % *			N/A	0,62	No

(*) Puntos porcentuales en variación absoluta

Fuente: Estados de Resultados de GOODYEAR DE COLOMBIA S.A.

A continuación, se presenta un análisis detallado de las variables financieras.

Margen de utilidad bruta

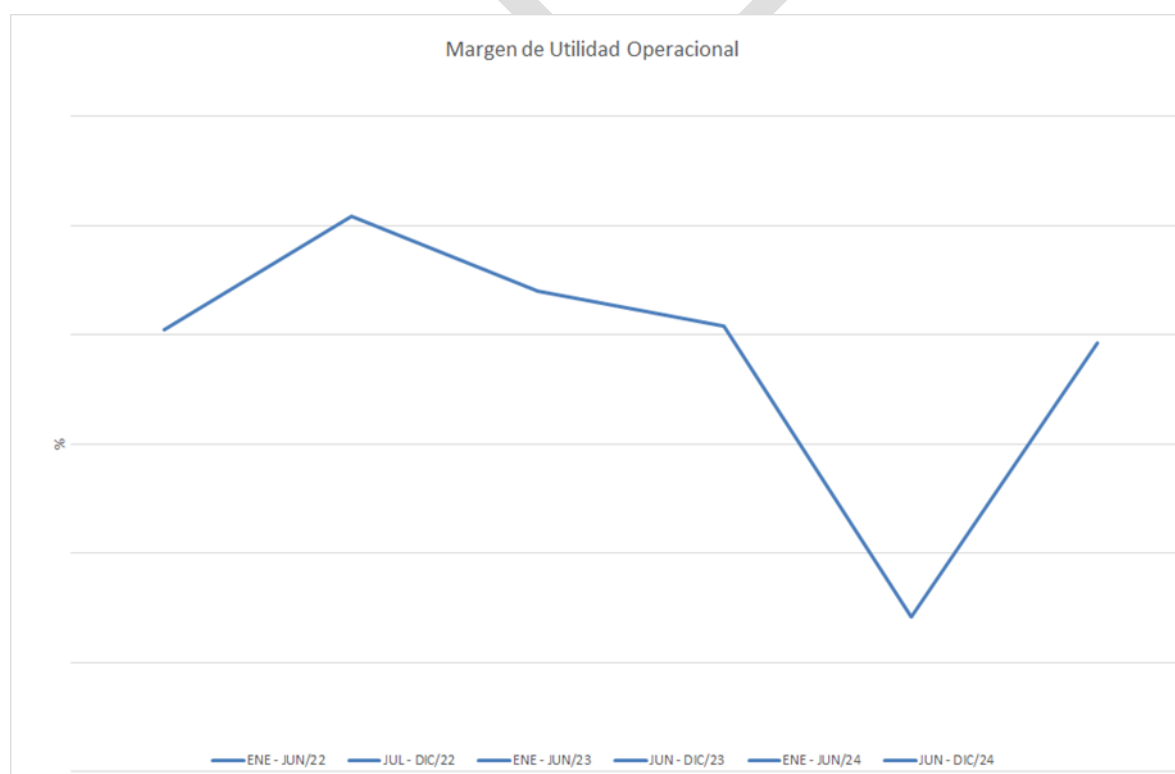


Fuente: Estados de Resultados GOODYEAR DE COLOMBIA S.A. - Cálculos SPC

Analizado el comportamiento secuencial de los semestres, se pudo establecer que el margen de utilidad bruta presentó comportamiento creciente; en el segundo semestre de 2022, se registró un aumento de 4,17 puntos porcentuales en comparación con el primer semestre del mismo año. En el primer semestre de 2023, se observó una disminución de 3,73 puntos porcentuales, respecto al segundo semestre del año 2022. En el segundo semestre de 2023, se produjo un decrecimiento de 0,88 puntos porcentuales, en relación con el primer semestre del mismo año. Esta tendencia permaneció al comparar el primer semestre del 2024 con el segundo semestre del 2023 con una disminución de 12,89 puntos porcentuales. Finalmente, continúa con un aumento de 12,50 puntos porcentuales en el segundo semestre del 2024 al compararse con el primer semestre del mismo año.

Adicionalmente, el margen de utilidad bruta en el período crítico, con respecto al promedio del período de referencia, aumento 1,01 puntos porcentuales, al pasar de XX,XX% a XX,XX%, por lo cual se concluye no que existe indicio de daño en el comportamiento de esta variable.

- **Margen de utilidad operacional**

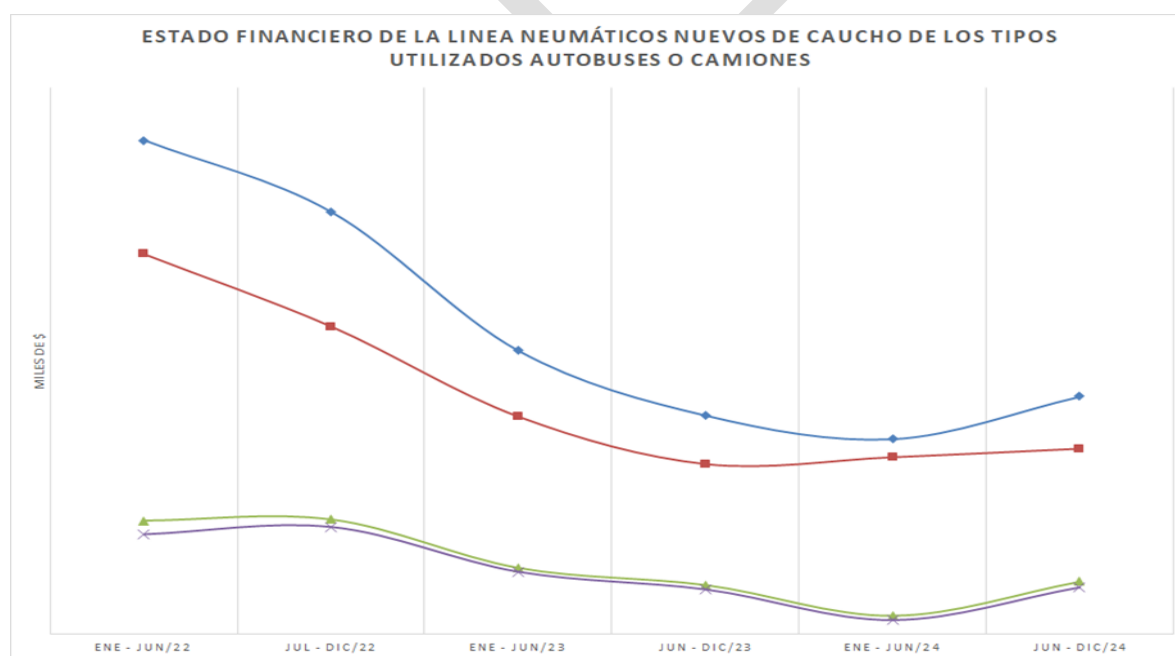


Fuente: Estados de Resultados de GOODYEAR DE COLOMBIA S.A.

Analizado el comportamiento secuencial de los semestres, se pudo establecer que el margen de utilidad operacional presentó comportamiento creciente; en el segundo semestre de 2022, se registró un aumento de 5,18 puntos porcentuales en comparación con el primer semestre del mismo año. En el primer semestre de 2023, se observó una disminución de 3,45 puntos porcentuales respecto al segundo semestre del año 2022. En el segundo semestre de 2023, se produjo un decrecimiento de 1,59 puntos porcentuales en relación con el primer semestre del mismo año. Esta tendencia permaneció al comparar el primer semestre del 2024 con el segundo semestre del 2023 con una disminución de 13,31 puntos porcentuales. Finalmente, continuó con un aumento de 12,56 puntos porcentuales, en el segundo semestre del 2024 al compararse con el primer semestre del mismo año.

Adicionalmente, el margen de utilidad operacional en el período crítico, con respecto al promedio del período de referencia, aumento 0,62 puntos porcentuales, al pasar de XX,XX% a XX,XX%, por lo cual se concluye que no existe indicio de daño en el comportamiento de esta variable.

- **Estado de resultados para el mercado local**



Fuente: Estados de Resultados GOODYEAR DE COLOMBIA S.A.

Ingresos por ventas

Al analizar el comportamiento semestral se pudo establecer que el ingreso por ventas nacionales presentó comportamiento decreciente; en el

segundo semestre de 2022, se registró una disminución de 14,50% en comparación con el primer semestre del mismo año, al pasar de \$XX.XXX.XXX.XXX a \$XX.XXX.XXX.XXX. En el primer semestre de 2023, se observó una disminución de 32,82% respecto al segundo semestre del año 2022 pasando de \$XX.XXX.XXX.XXX a \$XX.XXX.XXX.XXX. En el segundo semestre de 2023, se produjo un decrecimiento de 22,80% en relación con el primer semestre del mismo año al pasar de \$XX.XXX.XXX.XXX a \$XX.XXX.XXX.XXX, esta tendencia permaneció al comparar el primer semestre del 2024 con el segundo semestre del 2023 con una disminución de 10,77% al pasar de \$XX.XXX.XXX.XXX a \$XX.XXX.XXX.XXX. Finalmente, continuo con un aumento de 21,68% en el segundo semestre del 2024 al compararse con el primer semestre del mismo año al pasar de \$XX.XXX.XXX.XXX a \$XX.XXX.XXX.XXX.

En el período crítico con respecto al promedio del período de referencia, disminuyó 26,35% al pasar de \$XX.XXX.XXX.XXX en el periodo de referencia a \$XX.XXX.XXX.XXX en el periodo crítico, lo cual presenta indicio de daño importante en esta variable.

Costo de ventas

Al analizar el comportamiento semestral, se observó que el costo de ventas presentó comportamiento decreciente; en el segundo semestre de 2022, se registró una disminución de 19,13% en comparación con el primer semestre del mismo año, al pasar de \$XX.XXX.XXX.XXX a \$XX.XXX.XXX.XXX. En el primer semestre de 2023, se observó una disminución de 29,38% respecto al segundo semestre del año 2022 pasando de \$XX.XXX.XXX.XXX a \$XX.XXX.XXX.XXX. En el segundo semestre de 2023, se produjo un decrecimiento de 21,92% en relación con el primer semestre del mismo año al pasar de \$XX.XXX.XXX.XXX a \$XX.XXX.XXX.XXX, esta tendencia se revirtió al comparar el primer semestre del 2024 con el segundo semestre del 2023 con un aumento de 4,07% al pasar de \$XX.XXX.XXX.XXX a \$XX.XXX.XXX.XXX. Finalmente, continuó con un aumento de 4,84% en el segundo semestre del 2024 al compararse con el primer semestre del mismo año al pasar de \$XX.XXX.XXX.XXX a \$XX.XXX.XXX.XXX.

En el período crítico con respecto al promedio del período de referencia, disminuyó 26,05% al pasar de \$XX.XXX.XXX.XXX en el periodo de referencia a \$XX.XXX.XXX.XXX en el periodo crítico.

Utilidad Bruta



Al analizar el comportamiento semestral, se observó que la utilidad bruta presentó comportamiento con tendencia a la baja; en el segundo semestre de 2022, se registró un aumento de 1,02% en comparación con el primer semestre del mismo año, al pasar de \$XX.XXX.XXX.XXX a \$XX.XXX.XXX.XXX. En el primer semestre de 2023, se observó una disminución de 42,05% respecto al segundo semestre del año 2022 pasando de \$XX.XXX.XXX.XXX a \$X.XXX.XXX.XXX. En el segundo semestre de 2023, se produjo un decrecimiento de 25,69% en relación con el primer semestre del mismo año al pasar de \$X.XXX.XXX.XXX a \$X.XXX.XXX.XXX, esta tendencia permaneció al comparar el primer semestre del 2024 con el segundo semestre del 2023 con una disminución de 61,83% al pasar de \$X.XXX.XXX.XXX a \$X.XXX.XXX.XXX. Finalmente, presentó un aumento de 179,63% en el segundo semestre del 2024 al compararse con el primer semestre del mismo año al pasar de \$X.XXX.XXX.XXX a \$X.XXX.XXX.XXX.

En el período crítico con respecto al promedio del período de referencia, la utilidad bruta disminuyó 27,38% al pasar de \$XX.XXX.XXX.XXX en el periodo referente a \$X.XXX.XXX.XXX en el periodo crítico, lo cual presenta un indicio de daño importante en esta variable.

Utilidad Operacional

Al analizar el comportamiento semestral, se observó que la utilidad operacional presentó comportamiento decreciente; en el segundo semestre de 2022, se registró un aumento de 7,38% en comparación con el primer semestre del mismo año, al pasar de \$XX.XXX.XXX.XXX a \$XX.XXX.XXX.XXX. En el primer semestre de 2023, se observó una disminución de 41,93% respecto al segundo semestre del año 2022 pasando de \$XX.XXX.XXX.XXX a \$X.XXX.XXX.XXX. En el segundo semestre de 2023, se produjo un decrecimiento de 28,38% en relación con el primer semestre del mismo año al pasar de \$X.XXX.XXX.XXX a \$X.XXX.XXX.XXX, esta tendencia permaneció al comparar el primer semestre del 2024 con el segundo semestre del 2023 con una disminución de 69,01% al pasar de \$X.XXX.XXX.XXX a \$X.XXX.XXX.XXX. Finalmente, presentó un aumento de 237,57% en el segundo semestre del 2024 al compararse con el primer semestre del mismo año al pasar de \$X.XXX.XXX.XXX a \$X.XXX.XXX.XXX.

En el período crítico con respecto al promedio del período de referencia, la utilidad operacional disminuyó 28,84% al pasar de \$X.XXX.XXX.XXX en el periodo referente a \$X.XXX.XXX.XXX en el periodo crítico, lo cual presenta un indicio de daño importante en esta variable.

- **Estado de costos semestral**

COMPOSICIÓN DEL COSTO DE PRODUCCIÓN							
Rubro	ENE - JUN/22	JUL - DIC/22	ENE - JUN/23	JUN-DIC/23	ENE - JUN/24	JUN-ENERO/24	Promedio Periodo I 22 - II24
Materia Prima							65,90%
Mano de Obra Directa							12,32%
Gastos Grales de Fabricación							21,78%
TOTAL	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Fuente: Estados de Costos de Producción de GOODYEAR DE COLOMBIA S.A.

Como se puede observar en la tabla anterior, durante el período analizado el costo de producción de la línea de llantas neumáticas está compuesto principalmente por el costo de la materia prima, la cual participa en promedio con el XX,XX%, seguido de los gastos generales de fabricación XX,XX% y del costo de la mano de obra directa XX,XX%.

- **Valor del Inventario final de producto terminado**

Inventario final de producto terminado (\$)	ENE - JUN/22	JUL - DIC/22	ENE - JUN/23	JUN-DIC/23	ENE - JUN/24	JUN-ENERO/24	Promedio periodo de referencia I 22 - I 24	Promedio Periodo Critico II 24	Prom. Sem Var. %	Variación Absoluta
									-49,15	

Fuente: Estados de Costos de Producción GOODYEAR DE COLOMBIA S.A.

Por otro lado, el valor del inventario final de producto terminado experimentó un incremento del 72,07% al comparar el segundo semestre de 2022 con el primer semestre del mismo año. Posteriormente, al comparar el primer semestre de 2023 con el segundo semestre del 2022, se registró una disminución del 55,55%. Luego, al comparar el segundo semestre de 2023 con el primer semestre del mismo año, la disminución fue del 29,37%. Sin embargo, en el primer semestre de 2024 comparado con el segundo semestre del 2023, se presentó un incremento de 18,72%, para terminar con una disminución del 26,00% al comparar el segundo semestre del año 2024 con el primer semestre del mismo año.

Adicionalmente, se observó que el valor del inventario final de producto terminado en el período crítico con respecto al promedio del período de referencia disminuyó 49,95%, por lo cual se presenta indicio de daño importante en el comportamiento de esta variable.

2.3.4.3 Conclusión del análisis de la línea de producción del producto objeto de investigación

En conclusión, al comparar el comportamiento de las variables económicas y financieras con el periodo crítico con el promedio del periodo referente, correspondiente a la línea de producción objeto de

investigación, se encontraron indicios de daño importante en las siguientes variables: volumen de producción orientada al mercado interno, volumen de ventas nacionales, importaciones investigadas con respecto al volumen de producción para mercado interno, uso de la capacidad instalada, productividad, empleo, precio real implícito, volumen de ventas del peticionario y participación de las importaciones investigadas con respecto al consumo nacional aparente, ingreso por ventas nacionales, utilidad bruta, utilidad operacional y valor del inventario final de producto terminado.

2.3.4.4 Desempeño general de la rama de producción nacional: Análisis situación financiera total empresa Producción GOODYEAR DE COLOMBIA S.A.

Adicionalmente, se analizan los indicadores de rendimiento de las inversiones, efectos en el flujo de caja, crecimiento y capacidad para reunir capital. En este caso la Autoridad Investigadora aclara que esta información se refiere al total de la empresa incluyendo la fabricación de todos los productos y no sólo el producto objeto de investigación debido a la imposibilidad de separar la información relativa a estos indicadores para el producto objeto de la investigación.

- **Estados de Resultados**

ESTADO DE RESULTADOS (Miles de pesos)			
	2022	2023	2024
Ingresos por ventas	554.584.157.000	441.574.333.000	388.109.225.000
Costo de Ventas	489.489.874.000	400.907.834.000	344.301.070.000
Utilidad (Pérdida) Bruta	65.094.283.000	40.666.499.000	43.808.155.000
Utilidad (Pérdida) Operacional	10.712.414.000	6.514.361.000	8.998.213.000
Utilidad (Pérdida) Neta	17.259.196.000	-28.290.647.000	-12.272.574.000
Fuente: Informes de Asamblea			

Fuente: Estados Financieros en informe de asamblea de GOODYEAR DE COLOMBIA S.A.

Los ingresos por ventas netas anuales correspondientes a la totalidad de bienes producidos por la empresa GOODYEAR DE COLOMBIA S.A., presentaron una disminución del 20,38% al comparar el año 2023 con el año 2022, tendencia que permaneció en el año 2024, presentando una disminución del 12,11%.

De igual manera, el costo de ventas en el año 2023 comparado con el año 2022 presentó una disminución del 18,10%, terminando con una

contracción del 14,12% en el año 2024. Como consecuencia de esto, la utilidad bruta en el año 2023 se disminuyó en 37,53% con respecto al año 2022, para terminar con un aumento del 7,73% en el año 2024.

En cuanto a la utilidad operacional, en el año 2023 comparado con el año 2022, presenta una disminución del 33,19%. Seguidamente, en el año 2024, registra un aumento en la utilidad operacional del 38,13%.

En cuanto a la utilidad neta presenta una disminución en el año 2023 respecto al año 2022 del 263,92%. Finalmente, en el año 2024 presenta una disminución del 56,52%.

• Indicadores Financieros

INDICADORES FINANCIEROS			
Rubro	2022	2023	2024
Nivel de endeudamiento	66,0	66,5	70,5
Apalancamiento	194,2	198,5	238,5
Razón de liquidez	98,8	82,6	71,1
Margen de Utilidad Bruta	11,7	9,2	11,3
Margen de Utilidad operacional	1,9	1,5	2,3

Fuente: Estados Financieros en informe de asamblea de GOODYEAR DE COLOMBIA S.A.

Como se observa en la tabla anterior, los niveles de endeudamiento de la rama de producción nacional presentaron un aumento de 0,50 puntos porcentuales, en el año 2023 comparado con el año 2022. Finalmente, presentó un aumento de 3,96 puntos porcentuales, en el año 2024.

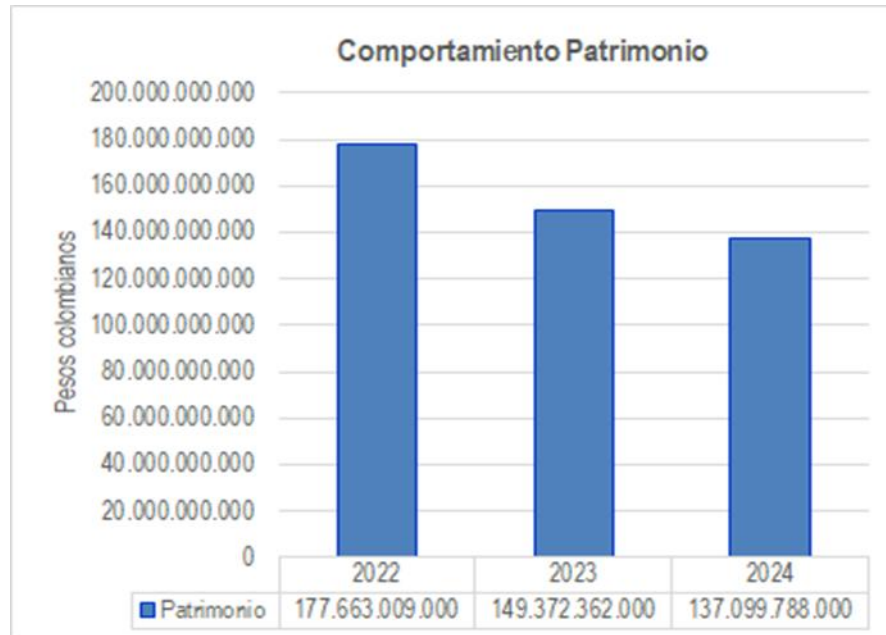
En cuanto al apalancamiento, este presenta un aumento de 4,37 puntos porcentuales en el año 2023. Posteriormente, registra un aumento de 38,98 puntos porcentuales al comparar el año 2024.

En cuanto a la capacidad para cancelar sus obligaciones de corto plazo se observa una disminución de 16,17 puntos porcentuales, en el año 2023 respecto al 2022. Consecutivamente, registra una disminución de 11,49 puntos porcentuales, en el año 2024, esto a razón de la disminución del activo corriente entre los años 2023 y 2024.

El margen de utilidad bruta presentó una disminución de 2,53 puntos porcentuales, en 2023 comparada con 2022. Seguidamente para 2024, el margen de utilidad bruta aumentó en 2,08 puntos porcentuales. En cuanto al margen de utilidad operacional, disminuyo en 0,46 puntos porcentuales, en 2023. No obstante, en 2024 se registró un aumento de 0,84 puntos porcentuales.



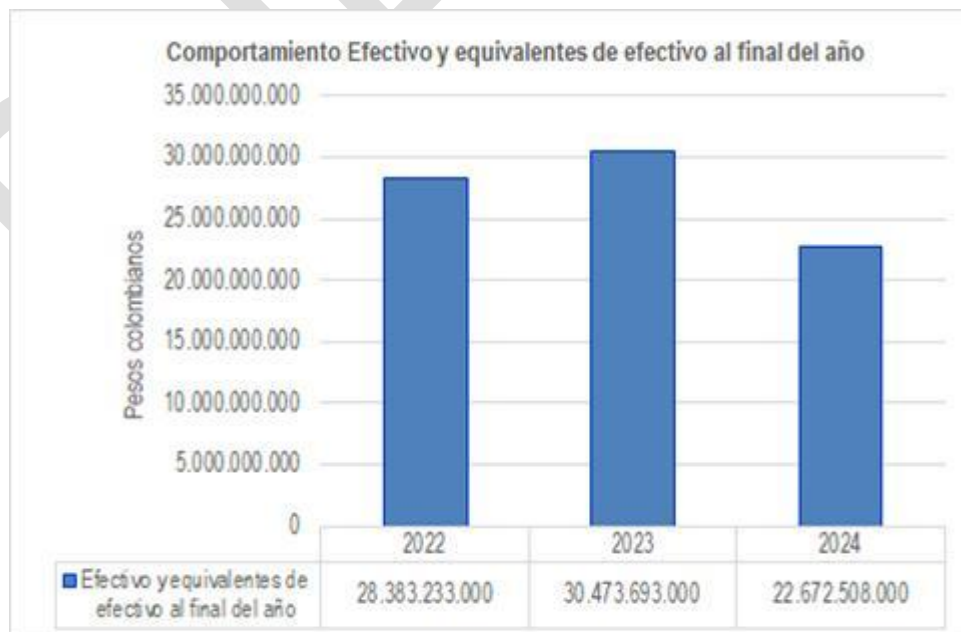
- **Cambios en el patrimonio**



Fuente: Estados Financieros en informe de asamblea de GOODYEAR DE COLOMBIA S.A

El patrimonio total de la rama de la producción nacional disminuyó 15,92% en el periodo (2023-2022). Finalmente presenta una disminución en el periodo (2024-2023) de un 8,22%, esto debido a la disminución en el rubro "Resultados acumulados".

- **Flujo de efectivo**



Fuente: Estados Financieros en informe de asamblea: GOODYEAR DE COLOMBIA S.A.



El efectivo y sus equivalentes experimentaron un incremento del 7,37% entre los años 2023 y 2022. Posteriormente, en el período 2024-2023, se registró una disminución del 25,60%, principalmente debido al aumento de las cuentas por cobrar por parte de la compañía.

- **Conclusión del análisis total de la empresa GOODYEAR DE COLOMBIA S.A.**

En el año 2024 la rama de producción nacional presentó una disminución en los ingresos por ventas del 12,11%; registró un aumento en sus niveles de endeudamiento y apalancamiento de 3,96 puntos porcentuales, y 39,98 puntos porcentuales, respectivamente. La razón de liquidez presentó una disminución de 11,49 puntos porcentuales, debido a un aumento en los pasivos corrientes y el margen de utilidad bruta aumentó 2,08 puntos porcentuales.

Los indicadores tales como, utilidad operacional, presentó un aumento de 38,13%; la utilidad neta presentó una disminución del 56,62 en el año 2024 comparado con el año 2023; la utilidad bruta presentó un aumento de 7,73%, mientras el costo de ventas presentó una disminución del 14,12%. El margen de utilidad operacional presentó un aumento de 0,84 puntos porcentuales.

Por su parte, el patrimonio presentó una disminución del 8,22%, el efectivo y equivalentes de efectivo al final del año, presentó comportamiento decreciente.

Lo anterior evidencia un desempeño negativo en el año 2024 principalmente en los ingresos por ventas nacionales, costo de ventas, utilidad neta y razón de liquidez.

2.3.5 Análisis de otras posibles causas de daño

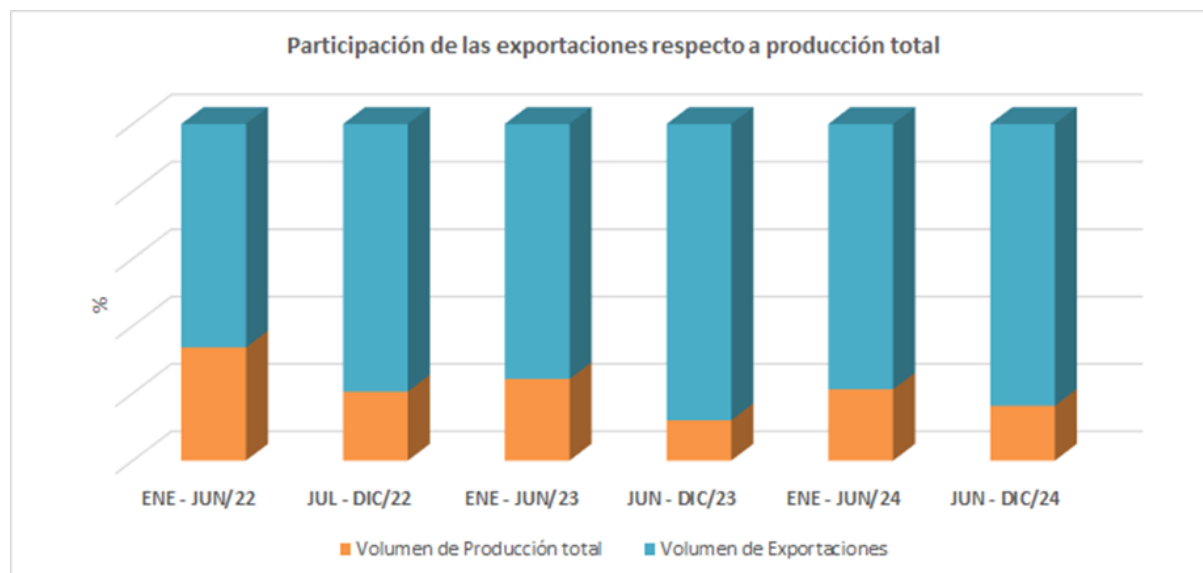
De conformidad con lo dispuesto en el artículo 3.5 del Acuerdo Antidumping de la OMC y en el numeral 5 del artículo 2.2.3.7.4.1 del Decreto 1794 de 2020, la Autoridad Investigadora examinará a continuación la concurrencia simultánea de factores distintos a las importaciones objeto de dumping.

- **Volumen y precios de las importaciones no investigadas**

No se encuentra posible que las importaciones originarias de terceros países en términos de volumen y de sus precios FOB contribuyan al daño

siguiendo los siguientes pasos (i) mezcla de materia prima (ii) construcción del neumático; (iii) curado/ vulcanización e (iv) inspección.

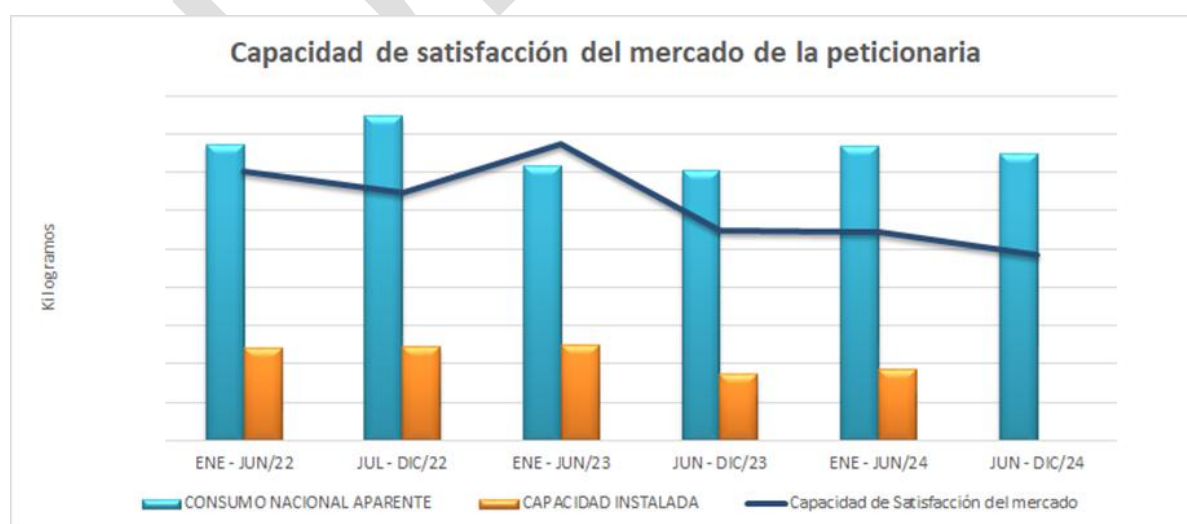
- **Resultados de las exportaciones**



Fuente: Información aportada por GOODYEAR DE COLOMBIA S.A.

En general, la actividad productiva de la rama de producción nacional del producto objeto de investigación ha estado orientada a las exportaciones. El volumen de exportaciones participa en promedio en un 77,88% durante primer semestre de 2022 a segundo semestre de 2024.

- **Capacidad de satisfacción del mercado**



Fuente: Información aportada por GOODYEAR DE COLOMBIA S.A.



La rama de producción nacional de la línea de llantas neumáticas objeto de investigación a cargo de la empresa GOODYEAR DE COLOMBIA S.A., durante todo el periodo analizado, ha tenido la capacidad de abastecer todo el mercado nacional, que en promedio fue de XX,XX%.

2.4 RELACIÓN CAUSAL

El análisis de relación causal se desarrolló considerando el marco jurídico del numeral 4 del artículo 2.2.3.7.4.1, en concordancia con el numeral 2 del artículo 2.2.3.7.6.4., ambos del Decreto 1794 de 2020, que establecen que en la evaluación del mérito de la solicitud para decidir la apertura de la investigación, la Autoridad Investigadora debe determinar la existencia de pruebas que constituyan indicios suficientes del dumping, del daño o de la amenaza de daño o el retraso, y de la relación causal entre estos dos elementos.

Teniendo en cuenta lo anteriormente señalado, es necesario considerar que el artículo 2.2.3.7.4.1 del Decreto 1794 de 2020 establece:

"La determinación de la existencia del daño deberá fundarse en pruebas y comprenderá el examen objetivo de la repercusión de las importaciones objeto de dumping sobre la rama de producción nacional de bienes similares.

Esto se hará mediante el examen de los siguientes elementos:

- 1. Comportamiento de todos los factores e índices económicos que influyan en el estado de una rama de producción nacional. Dentro de estos factores e índices se incluyen la disminución real y potencial de las ventas, los beneficios, el volumen de producción, la participación en el mercado, la productividad, el rendimiento de las inversiones o la utilización de la capacidad, los factores que afecten a los precios internos, la magnitud del margen de dumping, los efectos negativos reales o potenciales en el flujo de caja, las existencias, el empleo, los salarios, el crecimiento, la capacidad de reunir capital o inversión. El anterior listado no es exhaustivo y ninguno de estos factores aisladamente ni varios de ellos juntos bastarán necesariamente para obtener una orientación decisiva.*
- 2. Volumen de las importaciones a precios de dumping. Se determinará si se ha incrementado de manera significativa, tanto en términos absolutos, o en relación con la producción total o el consumo en el país, entre otros. Normalmente se considerará*



insignificante el volumen de las importaciones objeto de dumping cuando se establezca que las procedentes de un determinado país representan menos del 3 por ciento de las importaciones del producto similar en Colombia, salvo que, los países que individualmente representan menos del 3 por ciento de las importaciones del producto similar en Colombia representen en conjunto más del 7 por ciento de esas importaciones.

- 3. El efecto de las importaciones objeto de dumping sobre los precios. La autoridad investigadora tendrá en cuenta, entre otros factores, si ha habido una significativa subvaloración de precios del producto considerado en comparación con el precio del producto similar fabricado en Colombia, o si el efecto de tales importaciones es disminuir de otro modo los precios en medida significativa o impedir en la misma medida el incremento que en otro caso se hubiera producido por parte de la rama de la producción nacional.*
- 4. La demostración de la relación causal entre las importaciones objeto del dumping y el daño a la rama de producción nacional se fundamentará en un examen de las pruebas pertinentes de que disponga la autoridad investigadora en cada etapa de la investigación e incluirá, entre otros elementos, una evaluación de todos los factores e índices económicos pertinentes de que tratan los numerales 1º, 2º y 3º del presente artículo.*
- 5. La autoridad investigadora examinará cualquier otro factor conocido aparte de las importaciones objeto de dumping de que tenga conocimiento, que simultáneamente causen daño a la rama de producción nacional a fin de garantizar, en desarrollo del principio de no atribución, que el daño causado por ese otro factor no se atribuya a las importaciones objeto de dumping. Entre los factores pertinentes a este objetivo se encuentran examinar el volumen y los precios de las importaciones no vendidas a precios de dumping, la contracción de la demanda o las variaciones de la estructura del consumo, las prácticas comerciales restrictivas de los productores extranjeros y nacionales y la competencia entre unos y otros, la evolución de la tecnología, los resultados de la actividad exportadora y la productividad de la rama de producción nacional.”*

En este punto de la actuación administrativa existen indicios de una relación de causalidad entre las condiciones en que se realizaron las importaciones llantas para autobuses o camiones originarias de China y



la situación de daño que estaría afectando a la rama de producción nacional. Adicionalmente, en un escenario donde la demanda se contrajo en un 1,96%, las importaciones investigadas son las únicas que continuaron ganando participación de mercado (8,15%), derivados de una reducción del 4,44% de su precio. En consecuencia, el aumento de las importaciones del producto investigado (8,15%) a precios inferiores, derivados de la práctica de dumping (170%) podría tener una contribución causal para reducir la participación de la industria nacional y generar las condiciones que constituyen los indicios de daño importante en las variables económicas y financieras de la rama de producción nacional.

3. CONCLUSIÓN GENERAL

En el marco del Decreto 1794 de 2020, la Autoridad Investigadora encontró mérito para iniciar una investigación con el propósito de determinar la existencia, el grado y los efectos en la rama de la producción nacional, de un supuesto “dumping” en las importaciones de neumáticos nuevos de caucho de los tipos utilizados para autobuses o camiones, clasificadas por la subpartida arancelaria 4011.20.10.00, originarias de China. Lo anterior, teniendo en cuenta la existencia de indicios de la práctica de dumping, indicios de daño importante en la rama de producción nacional, reflejado en el desempeño negativo de la mayoría de sus indicadores económicos y financieros, y la relación causal entre las importaciones supuestamente a precios de dumping y el daño, asociado al comportamiento del volumen y el precio de las importaciones investigadas, que analizados en conjunto permiten concluir la existencia de indicio de relación causal.

Sin embargo, de acuerdo con lo indicado en el numeral “2.2.1 Metodología de daño importante” en desarrollo de la presente investigación la información sobre importaciones, daño económico y financiero se actualizará al primer semestre de 2025 de manera que incluya el periodo más reciente, con el fin de realizar los correspondientes análisis que permitan determinar con pruebas suficientes si es necesario aplicar derechos antidumping provisionales y/o definitivos a las importaciones de neumáticos nuevos de caucho de los tipos utilizados en autobuses o camiones clasificados por la subpartida arancelaria 4011.20.10.00, originarias de la República Popular China.

RESOLUCIÓN NÚMERO **287** DE **21 OCT. 2025**

“Por la cual se ordena el inicio de una investigación por supuesto dumping en las importaciones de neumáticos nuevos de caucho de los tipos utilizados en autobuses o camiones clasificadas por la subpartida arancelaria 4011.20.10.00, originarias de la República Popular China”

LA DIRECTORA DE COMERCIO EXTERIOR (E)

En ejercicio de sus facultades legales, en especial de las que le confieren el numeral 5 del artículo 18 del Decreto Ley 210 de 2003, modificado por el artículo 3 del Decreto 1289 de 2015, el Decreto 1794 de 2020, que adicionó el Capítulo 7 del Título 3 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1074 de 2015, la Resolución 1355 de 2025, y,

CONSIDERANDO

Que a través del Decreto 1794 de 2020, que adicionó el Capítulo 7 del Título 3 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1074 de 2015 (**Decreto 1794**), el Gobierno Nacional reguló la aplicación de los derechos antidumping.

Que mediante solicitud presentada el 27 de junio de 2025, complementada el 4 de agosto, 2 de septiembre y 22 de septiembre de 2025¹, **LA ASOCIACIÓN NACIONAL DE EMPRESARIOS DE COLOMBIA (“ANDI”)**, en nombre de la rama de producción nacional, solicitó el inicio de una investigación por un supuesto dumping en las importaciones de neumáticos nuevos de caucho de los tipos utilizados en autobuses o camiones clasificadas por la subpartida arancelaria 4011.20.10.00 (llantas neumáticas), originarias de la República Popular China (China).

Que mediante oficio con radicado No. 2-2025-033920 del 14 de octubre de 2025, se le informó a la peticionaria que de conformidad con lo dispuesto en el artículo 2.2.3.7.6.4 del Decreto 1794 de 2020, la Subdirección de Prácticas Comerciales de la Dirección de Comercio Exterior del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, (Autoridad Investigadora), prorrogó hasta el 21 de octubre de 2025 el plazo para evaluar el mérito de la solicitud de inicio de una investigación por supuesto dumping en las importaciones llantas neumáticas originarias de China.

Que de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 2.2.3.7.6.4 del Decreto 1794, en la determinación del mérito para iniciar una investigación por dumping debe evaluarse que la solicitud sea presentada oportuna y debidamente fundamentada por quien tiene legitimidad para hacerlo. Así mismo, que existan pruebas que constituyan indicios suficientes del dumping, de la existencia del daño y de la relación causal entre estos elementos. La actuación administrativa, además, se debe adelantar tomando en consideración el interés público, con propósito correctivo y preventivo (art. 2.2.3.7.1.4 del mismo Decreto 1794).

Que tanto los análisis adelantados por la Autoridad Investigadora, como los documentos y pruebas que se tuvieron en cuenta para la evaluación del mérito de la apertura de la presente investigación, se encuentran en el expediente público².

Que en virtud de lo dispuesto en los artículos 2.2.3.7.6.6 y 2.2.3.7.13.9 del Decreto 1794, así como en el numeral 5 del artículo 18 del Decreto Ley 210 de 2003, modificado por el artículo 3 del Decreto 1289 de 2015, corresponde a la Dirección de Comercio Exterior del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo (la Dirección o la Autoridad) ordenar la apertura de la

¹ Las complementaciones referidas se hicieron en respuesta a los requerimientos que se formularon mediante los radicados Nos. 2-2025-022113 del 21 de julio de 2025, 2-2025-024568 del 5 de agosto de 2025 y 2-2025-029648 del 15 de septiembre de 2025.

² El expediente se puede consultar en la página web del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo: <https://www.mincit.gov.co/mincomercioexterior/defensa-comercial>

investigación por dumping.

Que la Dirección en desarrollo de lo dispuesto en el Decreto 1794 de 2020, a continuación, presenta el resumen de los procedimientos y análisis para la adopción de la decisión de iniciar una investigación en este caso. La explicación más detallada de los fundamentos de la decisión se encuentra en el correspondiente Informe Técnico de Apertura elaborado por la Subdirección de Prácticas Comerciales de la Dirección de Comercio Exterior (Autoridad Investigadora).

1. ANTECEDENTES

1.1. LA SOLICITUD

La **ASOCIACIÓN DE EMPRESARIOS DE COLOMBIA** solicitó el inicio de una investigación para determinar si existe dumping en las importaciones de neumáticos nuevos de caucho de los tipos utilizados en autobuses o camiones clasificadas por la subpartida arancelaria 4011.20.10.00, originarios de China. Su pretensión es que la autoridad imponga derechos provisionales y definitivos *"ad valorem por una cuantía de 167,1% sobre el valor FOB a las importaciones anteriormente mencionadas, por un periodo de cinco (5) años"*.

1.2. REPRESENTATIVIDAD

Existen elementos de prueba que sugieren que la peticionaria representa al único productor nacional de llantas para autobuses y camiones – GOODYEAR DE COLOMBIA S.A. ("**GOODYEAR**"). Esta conclusión se sustenta en la inscripción que **GOODYEAR** realizó en el Registro de Productores de Bienes Nacionales del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. Ese registro evidencia que la peticionaria es la única productora nacional del producto considerado que corresponden a la subpartida arancelaria 4011.20.10.00. Por lo tanto, la peticionaria representaría el 100% de la rama de producción nacional.

1.3. DESCRIPCIÓN DEL PRODUCTO OBJETO DE LA INVESTIGACIÓN

El producto considerado para esta actuación son las llantas neumáticas radiales, clasificadas por la subpartida arancelaria 4011.20.10.00 originarias de China. Así, el producto investigado son las llantas neumáticas radiales y el producto similar elaborado por la rama de la producción nacional son las llantas neumáticas radiales fabricadas por **GOODYEAR**.

1.4. SIMILITUD

La Autoridad Investigadora encontró que las llantas neumáticas radiales importadas de China y las fabricadas por **GOODYEAR** son similares, con base en la evaluación de la información técnica aportada en la solicitud y en el concepto emitido por el Grupo Registro de Productores de Bienes Nacionales (**GRPBN**) a través de memorando GRPBN-2025-000063 del 19 de septiembre de 2025.

En este sentido, con base en la información analizada y el concepto del Grupo Registro de Productores de Bienes Nacionales y de conformidad con lo establecido en el Decreto 1794 (artículo 2.2.3.7.1.1, literal r), que define "*Producto similar*", la Autoridad Investigadora concluyó que el producto importado de China y el fabricado por GOODYEAR son similares. Esta conclusión se basa en la evaluación de sus características físicas, químicas, proceso de producción, canales de distribución y clasificación arancelaria.

1.5. COMUNICACIÓN A LA EMBAJADA DE CHINA

Mediante radicado No. 2-2025-022772 del 25 de julio de 2025, la Dirección comunicó al gobierno de China, a través de su Embajada en Colombia, sobre la evaluación del mérito para iniciar una investigación en este caso.

2. EVALUACIÓN TÉCNICA DEL MÉRITO PARA LA APERTURA DE UNA INVESTIGACIÓN POR DUMPING

2.1 EVALUACIÓN DE INDICIOS DEL DUMPING

En este aparte se analizará si el precio al que China exporta al mercado colombiano el producto objeto de investigación es inferior a su valor normal.

2.1.1 Período de análisis para la evaluación del dumping

De acuerdo con el párrafo 1° del artículo 2.2.3.7.6.1. del Decreto 1794, la autoridad considera que el periodo de análisis para determinar la existencia de dumping es el comprendido entre el 27 de junio de 2024 y el 26 de junio de 2025.

2.1.2 Determinación del valor normal

Para el cálculo del valor normal, la Autoridad Investigadora considera que existe intervención estatal significativa, en los términos del artículo 2.2.3.7.3.1. del Decreto 1794, porque el gobierno de China influye de manera directa en las empresas, los costos y los precios. Esto genera distorsiones de mercado y evita que se pueda usar su propia información como base en las investigaciones. Por eso, la normativa exige acudir a un tercer país con economía de mercado para determinar el valor normal de los productos investigados.

2.1.2.1 País sustituto: Estados Unidos (EE.UU.)

De acuerdo con la metodología establecida en el artículo 2.2.3.7.1.1 del Decreto 1794, cuando se trata de un país con intervención estatal significativa, el valor normal debe determinarse con base en el precio doméstico o de exportación en un tercer país con economía de mercado.

En el marco de la investigación antidumping sobre llantas para buses y camiones originarias de China, la parte peticionaria propone a Estados Unidos como país sustituto para el cálculo del valor normal. Esta elección se fundamenta en que Estados Unidos es el tercer mayor exportador mundial de este tipo de neumáticos, produce a gran escala bajo condiciones de mercado y dispone de información estadística pública y confiable. Además, más del 99 % de sus exportaciones en 2024 corresponden específicamente a llantas radiales para buses y camiones, lo que evidencia la pertinencia de su selección.

La peticionaria también sostiene que la producción de este tipo de llantas en Estados Unidos y China presenta una alta similitud en los procesos de fabricación, en las tecnologías empleadas —como mezcladores Banbury, extrusoras, calandras y prensas de vulcanización— y en el uso de materias primas esenciales, tales como caucho natural y sintético, cables de acero, textiles, negro de humo, sílice y aditivos químicos. Esta equivalencia técnica y productiva refuerza la idoneidad de Estados Unidos como país sustituto para establecer el valor normal en la investigación.

2.1.2.2 Cálculo del valor normal

Para determinar el valor normal, la empresa peticionaria presentó una base de datos con 660 transacciones de venta de neumáticos nuevos de caucho para autobuses y camiones, realizadas en Estados Unidos por Michelin North America, Inc., The Goodyear Tire & Rubber Company y Continental Tire the Americas, LLC, destinadas al consumo interno de dicho país. A partir de esta información, se analizaron los precios pagados por productos similares a los importados en Colombia.

La peticionaria identificó los precios en dólares por kilogramo (USD/KG) y la Autoridad Investigadora verificó la información y aplicó la siguiente metodología.

1. Se tomó el valor de la factura de cada transacción.
2. A dicho valor se le descontaron dos impuestos: El Federal Excise Tax (FET) y un conjunto de impuestos estatales.
3. Se descontó también el valor de la rebaja por pronto pago.
4. Como las ventas internas se realizan en términos DDP —que incluyen el transporte interno hasta el lugar convenido—, se asimilaron estos valores a precios FOB, obteniendo un precio promedio ponderado FOB en USD por kilogramo.

Con esta metodología, se estableció un valor normal de **5,94 USD por kilogramo**, que sirve de base para la investigación antidumping.

2.1.3 Determinación del precio de exportación hacia Colombia

Para determinar el precio de exportación, la Autoridad Investigadora analizó los precios FOB en dólares estadounidenses de las importaciones a Colombia de neumáticos nuevos de caucho para autobuses y camiones, clasificados en la subpartida arancelaria 4011.20.10.00, originarios de China.

La información fue obtenida de la base de datos de importaciones de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN) para el periodo comprendido entre el 27 de junio de 2024 y el 26 de junio de 2025, con el fin de garantizar la correspondencia temporal con el cálculo del valor normal.

Las cifras se depuraron excluyendo las importaciones realizadas por Goodyear, las operaciones con país de origen Colombia y aquellas efectuadas bajo el Sistema Especial de Importación – Exportación - Plan Vallejo. No se identificaron importaciones desde zona franca, ni operaciones con valor FOB igual a cero.

El análisis utilizó kilogramos como unidad de medida, y para obtener el precio promedio FOB por kilogramo se dividió el valor FOB total en dólares entre el volumen total importado.

Como resultado, se estableció un **precio promedio ponderado de exportación de 2,20 USD por kilogramo** para el periodo analizado.

2.1.4 Margen de dumping

El margen de dumping absoluto se establece restándole al precio de importación hacia Colombia el valor normal identificado. De esta forma, el margen absoluto de dumping sería de 3,74 USD/kilogramo, equivalente a un margen relativo de 170% con respecto al precio de exportación.

De acuerdo con lo expuesto, para la apertura de la investigación se encontraron indicios suficientes de la práctica de dumping en las importaciones de llantas neumáticas originarias de China.

2.2 ANÁLISIS DE INDICIOS DE UN DAÑO IMPORTANTE

Este capítulo iniciará con una precisión sobre las condiciones que deben existir para concluir sobre la existencia de un daño importante a la rama de producción nacional. A continuación, se presentará el análisis correspondiente en dos partes. En la primera se analizará si existió un incremento significativo en el volumen de las importaciones originarias de China y si esas operaciones hubieran generado efectos en los precios del producto producido por la peticionaria. En la segunda se analizarán los factores e índices económicos y financieros que influyen en el estado de la rama de producción nacional.

2.2.1 Condiciones que permiten concluir sobre la existencia del daño



Con fundamento en el artículo 2.2.3.7.4.1. del Decreto 1794, se considera que las importaciones de un producto a precios de dumping generarían un daño a la rama de la producción nacional del producto similar si:

- Existe un comportamiento desfavorable de los indicadores económicos y financieros de la rama de producción nacional (numeral 1).
- Existe un aumento significativo de las importaciones investigadas en el periodo (numeral 2).
- Existe una subvaloración significativa al comparar el precio de importación del producto investigado y el precio del producto similar en Colombia (numeral 3).

Es importante anotar que estos elementos deben ser valorados en conjunto y con referencia a las condiciones particulares de cada caso. Por lo tanto, la ausencia o la verificación de algunas condiciones desde una perspectiva individual no constituye un criterio decisivo para determinar si existió el daño importante analizado.

2.2.2 Comportamiento de los volúmenes y precios de las importaciones

2.2.2.1 Metodología

Para la apertura de la investigación por supuesto dumping de neumáticos nuevos de caucho de los tipos utilizados autobuses o camiones originarios de China, se estableció como periodo de análisis la evolución semestral de las importaciones desde el primer semestre de 2022 al segundo semestre de 2024, con actualización prevista hasta el primer semestre de 2025. El estudio se basó en datos de importaciones consultados en la base **DIAN** para la subpartida 4011.20.10.00, depurando la información al excluir las importaciones realizadas por **GOODYEAR**, las de origen colombiano y aquellas efectuadas bajo los Sistemas Especiales de Importación – Exportación - Plan Vallejo. La unidad de medida fue el kilogramo y el precio promedio USD FOB por kilogramo se calculó dividiendo el valor FOB total en dólares entre el total de kilogramos importados.

En esta etapa de apertura, se comparó el comportamiento del segundo semestre de 2024 (periodo crítico) con el promedio del primer semestre de 2022 hasta el primer semestre de 2024 (periodo de referencia). De aquí en adelante, las "importaciones investigadas" se refieren a las originarias de China, mientras que "demás países" u "otros países" hacen referencia a los importados desde otros países³.

2.2.2.2 Comportamiento de las importaciones y de la producción nacional

a. Análisis de las importaciones totales

El comportamiento de las importaciones de llantas neumáticas fue variable, en el segundo semestre de 2022 el volumen importado alcanzó 39.727.861 kilogramos, registrando un incremento del 14,12%, el nivel más alto del periodo evaluado. Posteriormente, en el primer semestre de 2023, las importaciones disminuyeron a 34.156.750 kilogramos, lo que implicó una caída del 14,02% frente al semestre anterior. Esta contracción se mantuvo en el segundo semestre de 2023, con un volumen de 33.644.644 kilogramos, equivalente a una reducción adicional del 1,50%. En el primer semestre de 2024 se observa un aumento, con un volumen importado de 36.966.475 kilogramos, que representa un aumento del 9,87% respecto al semestre previo. Sin embargo, para el segundo semestre de 2024 se registra una contracción del 3,65%, con un volumen de 35.617.940 kilogramos.

b. Análisis de las importaciones originarias de China y de otros países

³ Alemania, Argentina, Brasil, Camboya, Canadá, Ecuador, Egipto, Emiratos Árabes Unidos, Eslovaquia, España, Estados Unidos, Francia, Hong Kong, India, Italia, Japón, México, Polonia, Reino Unido, República Checa, República de Corea, Rumania, Tailandia, Taiwán, Turquía y Vietnam.

Las cifras indican que las importaciones investigadas representan los mayores volúmenes dentro del total importado durante todo el periodo de análisis. Esta tendencia se intensifica en el segundo semestre de 2023 y primer semestre de 2024, donde las importaciones desde China representaron el 78% del total.

En el segundo semestre de 2022, las importaciones investigadas presentan un incremento del 10,44% respecto al semestre anterior, alcanzando los 25.842.161 kilogramos. En el primer semestre de 2023 se observó una leve contracción del 5,94%, con un volumen de 24.308.094 kilogramos. No obstante, la tendencia al alza se retomó en los siguientes periodos: en el segundo semestre de 2023, las importaciones aumentaron un 9,76%, alcanzando los 26.680.153 kilogramos; y en el primer semestre de 2024, se registró un nuevo incremento del 8,99%, llegando a 29.078.735 kilogramos, el volumen más alto del periodo, sin embargo, este volumen cayó para el segundo semestre del mismo año ubicándose en 27.969.559 Kilogramos.

En cuanto a las importaciones provenientes de otros países, se observa un comportamiento más variable. En el segundo semestre de 2022, las importaciones crecieron 21,66%, alcanzando su punto más alto con 13.885.700 kilogramos. A partir de 2023 se observa una caída sostenida. En el primer semestre, el volumen se redujo en 29,07%, ubicándose en 9.848.656 kilogramos. Esta contracción se acentuó en el segundo semestre de 2023, con una disminución adicional del 29,28%, hasta llegar a 6.964.491 kilogramos. Aunque en el primer semestre de 2024 se registró una recuperación del 13,26%, con 7.887.740 kilogramos, esta fue seguida por una nueva caída del 3,03% en el segundo semestre de 2024, con un volumen de 7.648.381 kilogramos.

En este sentido, China se consolidó como el principal origen de las importaciones investigadas, con una participación acumulada del 73,32% en el periodo analizado. Brasil ocupó el segundo lugar con 9,62%, India, Japón y la República de Corea mantuvieron una presencia constante, aunque marginal, con participaciones promedio de entre 2% y 4%. En particular, India mostró una ligera recuperación en 2024, alcanzando el 3,93 % en el segundo semestre.

c. Análisis de los precios de las importaciones originarias de China y de otros países

En el primer semestre de 2022, el precio de las importaciones procedentes de China era de USD 2,33/kilogramo. En el segundo semestre de 2022, se registró un incremento de 4,42%, alcanzando un valor de USD 2,44/kilogramo, el más alto del periodo analizado. A partir de ese momento, se observó una tendencia descendente con reducciones consecutivas en los semestres siguientes: en el primer semestre de 2023, el precio se ubicó en USD 2,37/kilogramo, lo que representó una disminución de 2,66% respecto al semestre anterior; en el segundo semestre de 2023 bajó a USD 2,33 /kilogramo, lo que implicó una variación negativa de 1,82 %; en el primer semestre de 2024 se redujo a USD 2,28 /kilogramo, equivalente a una caída de 2,14%; y finalmente, en el segundo semestre de 2024, se ubicó en USD2,25/kilogramo, lo que representó una disminución de 1,46%.

En el primer semestre de 2022 el precio de las importaciones de los demás países fue de USD 3,45 /kilogramo. En el segundo semestre de 2022, el precio continuó su crecimiento al registrar un aumento de 4,42% y situarse en USD 3,60/kilogramo. En el primer semestre de 2023 se observó una leve disminución, ubicándose en USD 3,58/kilogramo, lo que equivale a una caída de 0,54%. No obstante, a partir del segundo semestre de 2023, el precio retomó una tendencia al alza: aumentó a USD 3,86/kilogramo, con un incremento de 7,82%; en el primer semestre de 2024 alcanzó los USD 4,00/kilogramo, con un crecimiento adicional de 3,67%; y cerró el segundo semestre de 2024 en USD 4,08/kilogramo, el valor más alto registrado en todo el periodo.

d. Conclusión sobre el comportamiento de las importaciones



El análisis del comportamiento de las importaciones de llantas neumáticas muestra que, en términos de volumen, las importaciones originarias de China aumentaron un 8,15 %, pasando de un promedio de 25.861.581 kg en el periodo referente a 27.969.559 kg en el periodo crítico, mientras que las provenientes de otros países disminuyeron un 23,52 %, al pasar de 9.999.967 kg en el periodo referente a 7.648.381 kg en el periodo crítico.

En conjunto, las importaciones totales se redujeron ligeramente en 0,68 %. En cuanto a la participación, las importaciones chinas mantuvieron un dominio mayoritario, alcanzando niveles de 79,30 % y 78,66 % entre el segundo semestre de 2023 y el primero de 2024. Al comparar el periodo crítico (segundo semestre de 2024) con el de referencia (primer semestre de 2022 a primer semestre de 2024), China incrementó su participación en 6,25 puntos porcentuales, en detrimento de los demás orígenes. Respecto a los precios, se observó que las importaciones procedentes de China mantuvieron valores promedio FOB por kilogramo (USD/KG) inferiores a los de otros países durante todo el periodo analizado. En el periodo crítico, el precio de las importaciones chinas disminuyó 4,44 % (de USD 2,35/KG a USD 2,25/KG), mientras que el de los demás países aumentó 10,23 % (de USD 3,70/KG a USD 4,08/KG). En consecuencia, el precio promedio total de las importaciones se redujo 2,66 %, pasando de USD 2,71/KG a USD 2,64/KG.

e. Comportamiento del mercado nacional

El mercado colombiano de llantas neumáticas se caracteriza por la mayor participación promedio de las importaciones originarias de China durante el período analizado, mientras que las importaciones provenientes de los demás países y las ventas de la peticionaria registraron participaciones menores dentro del consumo nacional aparente. Durante el período de estudio, la participación de las ventas de la peticionaria inició en un nivel alto en el primer semestre de 2022, pero experimentó caídas sucesivas de 3,76, 1,40 y 0,56 puntos porcentuales hasta el segundo semestre de 2023. En el primer semestre de 2024 se observó una reducción adicional de 0,50 puntos porcentuales, para luego recuperarse ligeramente en el segundo semestre de 2024 con un aumento de 0,88 puntos. Al comparar el período crítico con el de referencia, las ventas de la peticionaria reflejan una pérdida sostenida de participación en el mercado nacional.

Por su parte, la participación de las importaciones investigadas mostró una tendencia ascendente durante el período analizado. En el segundo semestre de 2022 presentó un incremento de 0,50 puntos porcentuales respecto al primer semestre del mismo año. Posteriormente, en el primer semestre de 2023 aumentó en 6,72 puntos porcentuales, y en el segundo semestre de 2023 continuó al alza con una variación positiva de 8,18 puntos porcentuales. Sin embargo, en el primer semestre de 2024 se registró una leve disminución de 0,24 puntos porcentuales, seguida de una reducción de 0,79 puntos en el segundo semestre del mismo año. Al comparar el período crítico con el de referencia, las importaciones originarias de China mantienen una ganancia significativa de participación en el mercado colombiano.

Por otro lado, las importaciones originarias de los demás países presentaron un comportamiento variable. En el primer semestre de 2022 registraron un aumento de 3,26 puntos porcentuales, pero en el primer semestre de 2023 su participación disminuyó en 5,33 puntos porcentuales y continuó descendiendo en el segundo semestre de ese año con una caída de 7,62 puntos porcentuales. En el primer semestre de 2024 se observó una leve recuperación de 0,75 puntos porcentuales, aunque en el segundo semestre del mismo año volvió a presentarse una reducción de 0,10 puntos. En conjunto, las importaciones de los demás países mostraron una tendencia decreciente, cerrando el período con una menor participación frente a la observada al inicio del análisis.

Al comparar el periodo crítico con el referente, las importaciones investigadas ganan 6,91 puntos porcentuales del mercado mientras que las importaciones de los demás países caen 5,54 puntos porcentuales y las ventas del productor nacional disminuyen en 1,17 puntos porcentuales.



2.2.3 Comportamiento de los indicadores económicos y financieros

Los aspectos relevantes para este análisis se determinaron con base en la información aportada por **GOODYEAR**, en particular la contenida en sus estados semestrales de resultados, de costos de producción y costos de ventas, así como en los cuadros de variables de daño e inventarios producción y ventas de la línea de producción de *llantas neumáticas*. Para este ejercicio también se realizó una comparación entre el periodo crítico con el periodo de referencia.

2.2.3.1 Análisis de los indicadores económicos

La comparación entre el periodo referente con el periodo de investigación permitió establecer indicios de resultados desfavorables para la rama de producción nacional de llantas neumáticas en los siguientes indicadores:

- a. Volumen de producción para el mercado interno: se presentó un descenso de 28,90%.
- b. Volumen de ventas nacionales: se presentó una reducción de 22,20%.
- c. Importaciones investigadas con respecto al volumen de producción para mercado interno: se presentó un incremento de 787,35 puntos porcentuales.
- d. Uso de la capacidad instalada: se presentó un descenso 5,98 puntos porcentuales.
- e. Productividad: se presentó un descenso de 47,86%.
- f. Empleo directo: se presentó un descenso de 2,99%
- g. Precio real implícito: se evidencia una disminución de 10,12%.
- h. Participación de las ventas nacionales de la peticionaria con respecto al consumo nacional aparente: se presentó un descenso de 1,17 puntos porcentuales.
- i. Participación de las importaciones investigadas con respecto al consumo nacional aparente: se presentó un aumento de 6,71 puntos porcentuales.

En contraste, los siguientes indicadores tuvieron un comportamiento favorable para **GOODYEAR**:

- a. Volumen de inventario final de producto terminado: se disminuyó 31,05%.
- b. Salarios reales: se incrementaron 9,89%.

2.2.3.2 Análisis de los indicadores financieros

La comparación entre el periodo crítico con el periodo de referencia permitió establecer indicios de resultados desfavorables para la rama de producción nacional en los siguientes indicadores:

- a. Ingreso por Ventas Nacionales: disminuyó 26,35%.
- b. Utilidad Bruta: se presentó descenso de 27,38%.
- c. Utilidad Operacional: se presentó descenso de 28,84%.
- d. Valor del inventario final de producto terminado: Se presentó una disminución de 49,95%.

En contraste, los siguientes indicadores tuvieron un comportamiento favorable para **GOODYEAR**:

- a. Margen de utilidad Bruta: aumentó 1,01 puntos porcentuales.
- b. Margen de utilidad operacional: creció 0,62 puntos porcentuales.

2.3. RELACIÓN CAUSAL

En este punto de la actuación administrativa existen indicios de una relación de causalidad entre las condiciones en que se realizaron las importaciones llantas neumáticas originarias de China y la situación de daño que estaría afectando a la rama de producción nacional.

Adicionalmente, en un escenario donde la demanda se contrajo en un 1,96%, las importaciones investigadas son las únicas que continuaron ganando participación de mercado (8,15%), derivados de una reducción del 4,44% de su precio. En consecuencia, el aumento de las importaciones del producto investigado (8,15%) a precios inferiores, derivados de la práctica de dumping (170%) podría tener una contribución causal para reducir la participación de la industria nacional y generar las condiciones que constituyen los indicios de daño importante en las variables económicas y financieras de la rama de producción nacional.

De otra parte, la autoridad, en cumplimiento de su deber de investigación integral, analizó otras posibles causas de daño, tales como:

(i) El volumen y precios de las importaciones no investigadas: No se encuentra posible que las importaciones originarias de terceros países en términos de volumen y de sus precios FOB contribuyan al daño experimentado por la rama de producción nacional peticionaria de la solicitud de investigación. Lo anterior teniendo en cuenta que, para el periodo de análisis las importaciones de los demás países corresponden al 27% para el periodo analizado, así mismo sus precios fueron superiores al de las importaciones de llantas radiales originarias de China durante todo el periodo investigado.

(ii) Medidas de defensa comercial impuestas por otros países: Se han impuesto medidas a las llantas neumáticas originarias de China y Tailandia por parte de los siguientes: Estados Unidos, México, Namibia, Lesotho, Eswatini, Botswana, Sudáfrica, Egipto, Brasil y Turquía.

(iii) Tecnología: Los procesos productivos del producto nacional y del importado son similares en las principales etapas.

(iv) Resultados de exportación: En general, la actividad productiva de la rama de producción nacional del producto objeto de investigación ha estado orientada a las exportaciones. El volumen de exportaciones participa en promedio en un 77,88% durante primer semestre de 2022 a segundo semestre de 2024.

(v) Capacidad de satisfacción de mercado: La rama de producción nacional de la línea de llantas neumáticas objeto de investigación a cargo de la empresa GOODYEAR, durante todo el periodo analizado, ha tenido la capacidad de abastecer todo el mercado nacional.

3. CONCLUSIÓN GENERAL

La información aportada por la rama de producción nacional para la etapa de apertura sugiere la existencia de indicios de la práctica de dumping en las importaciones de neumáticos nuevos de caucho de los tipos utilizados en autobuses o camiones clasificadas por la subpartida arancelaria 4011.20.10.00, originarias de China, así como de la generación de un daño a la rama de producción nacional como resultado de la práctica referida.

En mérito de lo expuesto, la Dirección de Comercio Exterior,

RESUELVE

Artículo 1. Ordenar el inicio de una investigación de carácter administrativo, con el objeto de determinar la existencia, grado y efectos en la rama de producción nacional de un supuesto dumping en las importaciones de neumáticos nuevos de caucho de los tipos utilizados en autobuses o camiones clasificadas por la subpartida arancelaria 4011.20.10.00, originarias de la República Popular China.

Artículo 2. Convocar, mediante aviso publicado por una sola vez en el Diario Oficial, a las partes interesadas en la investigación para que expresen su opinión debidamente sustentada y aporten o soliciten las pruebas que consideren pertinentes.



Artículo 3. Solicitar, a través de los cuestionarios diseñados para tal fin, a los importadores, exportadores y productores extranjeros conocidos del producto en cuestión la información pertinente con el objeto de contar con elementos suficientes para adelantar la presente investigación. Igualmente, permitir que las personas que tengan interés obtengan los mismos cuestionarios en la página web del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo.

Artículo 4. Comunicar la presente resolución a los importadores, exportadores y productores extranjeros conocidos, así como a los representantes diplomáticos del país de origen de las importaciones y demás partes que puedan tener interés en la presente investigación, de conformidad con lo establecido en el Decreto 1794 de 2020.

Artículo 5. Contra la presente resolución no procede recurso alguno por ser un acto administrativo de carácter general, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 2.2.3.7.1.4 del Decreto 1794 de 2020, en concordancia con el artículo 75 de la Ley 1437 de 2011.

Artículo 6. La presente resolución rige a partir de la fecha de su publicación en el Diario Oficial.

PUBLÍQUESE, COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE

Dada en Bogotá D.C., a los **21 OCT. 2025**


DIANA MARCELA PINZON SIERRA

Proyectó: Juan Andrés Pérez Almeida
Grupo Salvaguardias, Aranceles y Comercio Exterior
Subdirección de Prácticas Comerciales
Dirección de Comercio Exterior

Revisó: Carlos Andrés Camacho Nieto
Coordinador Grupo Salvaguardias, Aranceles y Comercio Exterior
Subdirección de Prácticas Comerciales
Dirección de Comercio Exterior

Aprobó: Nubia López Morales
Subdirectora de Prácticas Comerciales
Subdirección de Prácticas Comerciales