Comercio,
Industria y Turismo

**RESOLUCIÓN NÚMERO** 213 **DE** 25 MAYO 2026

"Por la cual se adopta la determinación preliminar dentro de la investigación iniciada mediante la Resolución 287 del 21 de octubre de 2025"

**EL DIRECTOR DE COMERCIO EXTERIOR**

En ejercicio de sus facultades legales, en especial de las que le confieren los numerales 1, 5 y 7 del artículo 18 del Decreto 210 de 2003, modificado por el artículo 3 del Decreto 1289 de 2015, y 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, en desarrollo de lo dispuesto en la Ley 170 de 1994, y

**CONSIDERANDO**

Que mediante la Resolución 287 del 21 de octubre de 2025, publicada en el Diario Oficial 53.280 de la misma fecha, la Dirección de Comercio Exterior del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo (la Autoridad) ordenó 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 (en adelante, llantas neumáticas).

Que en cumplimiento del artículo 2.2.3.7.6.7 del Decreto 1794 de 2020 (en adelante, Decreto 1794), que adicionó el Decreto 1074 de 2015 (el Decreto 1794), se publicó el correspondiente Aviso de Convocatoria en el Diario Oficial 53.280 del 21 de octubre de 2025 y se formularon los cuestionarios referidos en esa norma.

Que mediante Resolución 339 del 11 de diciembre de 2025, publicada en el No. 53.332 del 12 de diciembre de 2025, la Autoridad prorrogó el plazo para contestar cuestionarios hasta el 19 diciembre de 2025. Adicionalmente, resolvió prorrogar hasta el 7 de enero de 2026 el plazo para la adopción de la determinación preliminar.

Que mediante la Resolución 361 del 26 de diciembre de 2025 publicada en el Diario Oficial No. 53.347, la Autoridad prorrogó hasta el 19 de febrero de 2026 la adopción de la determinación preliminar dentro de la investigación iniciada a través de la Resolución 287 de 2025.

Que mediante la Resolución 098 del 11 de febrero de 2026 publicada en el Diario Oficial No. 53.395, la Autoridad extendió hasta el 6 de abril de 2026 la adopción de la determinación preliminar dentro de la investigación iniciada a través de la Resolución 287 de 2025.

Que mediante la Resolución 122 del 18 de marzo de 2026, publicada en el Diario Oficial No. 53.433 con fecha del 19 de marzo de 2026, la Autoridad resolvió extender el plazo para la adopción de la determinación preliminar hasta el 27 de abril de 2026.

Que mediante Resolución 140 del 22 de abril de 2026, publicada en el Diario Oficial No. 53.469 del 23 de abril de 2026, la Autoridad, extendió hasta el 25 de mayo de 2026 el término para adoptar la determinación preliminar dentro de la investigación de carácter administrativo iniciada mediante la Resolución 287 del 21 de octubre de 2025.

Que los documentos y pruebas que se tuvieron en cuenta para las etapas de apertura y determinación preliminar de la investigación administrativa reposan

en el expediente D-105-02-139.

Que, en los términos del artículo 2.2.3.7.6.9. del Decreto 1794, la Autoridad adoptará la determinación preliminar con base en las consideraciones que se pasa a presentar. Esas consideraciones contienen el resumen de los procedimientos y análisis adelantados. La exposición más detallada del fundamento de la decisión se encuentra en el Informe Técnico Preliminar.

Que la decisión preliminar se sustenta en las siguientes **consideraciones:**

## I. ASPECTOS GENERALES Y DE PROCEDIMIENTO

### 1. Apertura de la investigación

La investigación inició por solicitud de **la ASOCIACIÓN NACIONAL DE EMPRESARIOS DE COLOMBIA (en adelante ANDI)**, quien actúa en representación de GOODYEAR COLOMBIA DE COLOMBIA S.A. (en adelante GOODYEAR). En resumen, la Dirección refirió indicios que sugerían que las importaciones de llantas neumáticas originarias de China se hicieron en condiciones de dumping y generaron un daño importante a la rama de producción nacional. En particular la Dirección resaltó lo siguiente:

• 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.

• 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.

• La participación de mercado de la rama de producción nacional habría disminuido en 1,17 puntos porcentuales, mientras que la de las importaciones originarias de China habría aumentado 6,71 puntos porcentuales.

• Una vez analizadas las cifras económicas y financieras, se pudo establecer la existencia de indicios de daño importante en las siguientes variables económicas de **GOODYEAR**: volumen de producción para el mercado interno, volumen de ventas nacionales, importaciones investigadas con respecto al volumen de producción para el mercado interno, uso de la capacidad instalada, productividad, empleo directo, precio real implícito, participación de las ventas nacionales de la peticionaria con respecto al consumo nacional aparente, participación de las importaciones investigadas con respecto al consumo nacional aparente.

### 2. Descripción del producto objeto de la investigación

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, originarias de China.

**3. Respuesta a cuestionarios y a convocatoria**

En total se registraron 31 participaciones dentro del término de la etapa de convocatoria, esto fue, hasta el 19 de diciembre de 2025, distribuidos de la siguiente manera:

Agremiaciones: **Asociación para el Desarrollo Integral del Transporte Terrestre Intermunicipal (ADITT), Asociación Colombiana de Reencauchadores de Llantas y Afines (ANRE), Asociación de Importadores de Llantas de Maicao (ASILLANTAS), Asociación Colombiana de Camioneros (ACC), China Rubber Industry Association (CRIA), Federación de Empresarios de Transporte de Carga (FEDETRANSCARGA), Cooperativa Multiactiva de Llantas de La Guajira (WALLANCOOP)**

Sociedades exportadoras: **GITI RADIAL TIRE (ANHUI) COMPANY LTD, GITI TIRE (FUJIAN) COMPANY LTD, GITI TIRE GLOBAL TRADING PTE. LTD (GTT), SUNSET TIRES CORPORATION LIMITED, HANKOOK TIRE & TECHNOLOGY CO. LTD. (HANKOOK)**

Importadores: **Autocentro Capri S.A., Autofax S.A., Automundial S.A., Banlu Tires Inc., Coexito S.A.S., Colombiana de Comercio S.A., Comercializadora Internacional de Llantas S.A.S., Coordinadora Comercial de Llantas S.A.S., Derco Colombia S.A.S., Garcillantas S.A., Kal Tire Mining S.A., La Bodega de los Productos y Suministros S.A.S., Llantas Nariño S.A.S., Inversiones Metrollantas S.A.S., Redllantas S.A., Servireencauche de Colombia S.A, Sunset Llantas Colombiana S.A.S., Termillantas S.A., Topllantas S.A.S.**

La síntesis detallada de los argumentos que presentaron los intervinientes se encuentra en el Informe Técnico Preliminar. En resumen, los opositores presentaron argumentos para controvertir los siguientes puntos:

• Se oponen a la imposición de medidas antidumping alegando que la rama de producción nacional no tiene la capacidad para abastecer el consumo nacional.

• Cuestionan que la rama de producción nacional no produce las referencias específicas que son objeto de importación.

• Afirman que la producción de GOODYEAR está destinada al mercado de exportación y no al consumo nacional.

• Afirman que los indicadores de daño de la rama de producción nacional obedecen al manejo corporativo de la rama de producción nacional y a elementos ajenos a las importaciones investigadas.

**II. EVALUACIÓN TÉCNICA DEL MÉRITO PARA ADOPTAR UNA DETERMINACIÓN PRELIMINAR**

La imposición de una medida preliminar de defensa comercial en un asunto como el que ahora se analiza exige que esté establecida (i) la representatividad de los peticionarios y (ii) la similitud entre el producto que esos agentes elaboran y el importado. Adicionalmente, debe existir prueba suficiente de (iii) la existencia de la práctica de dumping, (iv) la existencia de un daño importante para la rama de producción nacional y (v) un nexo de causalidad entre los dos elementos.

**1. Representatividad**

Existen elementos de prueba que permiten concluir preliminarmente que la **ANDI** representa al único productor nacional de llantas neumáticas – **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.

**2. Similitud**

La Autoridad investigadora determinó que el producto objeto de investigación se define como las llantas neumáticas radiales para bus y camión (Tipo IV), clasificadas en la subpartida arancelaria 4011.20.10.00, que correspondan específicamente a los tamaños nominales 295/80R22.5, 235/75R17.5, 12R22.5 y 215/75R17.5, originarias de China.

La Autoridad Investigadora concluyó con base en el concepto emitido por el Grupo Registro de Productores de Bienes Nacionales según memorando GRPBN-2025-000063 del 19 de septiembre de 2025, que los neumáticos radiales nuevos de caucho para autobuses o camiones, clasificados en la subpartida 4011.20.10.00 y fabricados en Colombia por Goodyear de Colombia S.A., son similares a los importados desde la República Popular China. Esta conclusión se fundamenta en que ambos productos comparten el mismo nombre técnico, clasificación arancelaria, construcción radial, nomenclatura de dimensionamiento, materias primas, proceso productivo, características físico-químicas y usos.

Asimismo, se evidenció que las materias primas utilizadas —como caucho natural y sintético, cables de acero, materiales textiles y aditivos— son equivalentes y cumplen funciones similares relacionadas con resistencia, durabilidad y desempeño del neumático. Del mismo modo, las etapas del proceso de fabricación, que incluyen mezcla, extrusión, construcción, vulcanización e inspección, presentan características equivalentes tanto en el producto nacional como en el importado.

Aunque pueden existir diferencias mínimas en las formulaciones específicas de los compuestos, estas corresponden únicamente a ajustes técnicos propios de cada fabricante y no alteran la naturaleza ni funcionalidad del producto. Igualmente, se identificó similitud en variables técnicas como índice de carga, capacidad máxima de carga, profundidad de surcos y velocidad máxima de operación.

Con base en el análisis técnico realizado y el concepto del Grupo Registro de Productores de Bienes Nacionales, de acuerdo con lo dispuesto en el Decreto 1794 de 2020 (artículo 2.2.3.7.1.1, literal r) sobre *"producto similar",* la Autoridad Investigadora determinó que los neumáticos importados desde China y los producidos por Goodyear de Colombia S.A. son productos similares en términos de características físicas, químicas, proceso productivo, canales de distribución y clasificación arancelaria. Asimismo, algunos importadores, exportadores y agremiaciones coinciden en que existe similiaridad en el producto objeto de investigación.

**3. Comportamiento de las importaciones**

En este apartado se presentará el comportamiento semestral del volumen y los precios FOB de las importaciones de llantas neumáticas radiales, clasificadas por

la subpartida arancelaria 4011.20.10.00. En primer lugar, se expondrá el comportamiento de todas las importaciones y, después, se discriminará esa información entre (i) las originarias de China y (ii) las originarias de los demás países de los que Colombia importa el producto. Adicionalmente, se resaltará el comportamiento de la producción nacional.

### 3.1. Volumen de las importaciones

las **importaciones totales** de llantas neumáticas radiales presentaron un comportamiento variable, se destaca el repunte observado en el 2025-I, cuando alcanzaron el mayor volumen importado del periodo de análisis, con 32.751.304 kg. Esto representó un crecimiento del 21,3% respecto al semestre anterior y del 18,4% en comparación con el 2022-I.

Las importaciones investigadas, **originarias de China**, representaron los mayores volúmenes dentro del total importado durante el periodo de análisis. La tendencia que caracteriza el comportamiento de estas importaciones es creciente, especialmente entre 2023-II y 2025-I, período en el cual las importaciones provenientes de China representaron entre el 78% y el 83% del total importado.

El comportamiento de las importaciones de llantas neumáticas radiales **originarias de los demás países** muestra una tendencia diferente a la observada para China, caracterizada por un comportamiento variable y una pérdida gradual de participación. Se destaca que estas importaciones registraron en 2022-II el mayor volumen importado durante todo el periodo de análisis con 11.029.214 kg, seguido de una fuerte contracción de 31%, reduciendo el volumen importado a 7.608.623 kg en el 2023-I, tendencia que continuó en el 2023-II, cuando las importaciones volvieron a disminuir 31%, alcanzando 5.250.112 kg, el nivel más bajo del periodo analizado.

Por su parte, al considerar el desempeño de las importaciones en kilogramos y comparar el promedio importado durante el periodo crítico, entendido como el promedio correspondiente entre el 2024-II y el 2025-I, frente al período de referencia, comprendido entre el 2022-I y el 2024-I, se concluye que:

- Las importaciones originarias de China aumentaron 17,20%, al pasar en promedio de 20.634.099 kilogramos a 24.183.739 kilogramos, lo que equivale a una diferencia absoluta de 3.549.640 kilogramos.
- Las importaciones de los demás países se contraen 26,46%, al pasar en promedio de 7.739.903 kilogramos a 5.691.778 kilogramos, lo que equivale a una diferencia absoluta de 2.048.125 kilogramos.
- Las importaciones totales aumentaron en 5,29%, pasando en promedio de 28.374.003 kilogramos a 29.875.517 kilogramos.

### 3.2. Participación de las importaciones originarias de China en el total de importaciones

Durante el periodo analizado, las importaciones originarias de China presentaron la mayor participación en el total importado al mercado colombiano en todos los semestres. Esta participación aumentó especialmente a partir del segundo

semestre de 2023 y hasta el primer semestre de 2025, cuando China concentró el 80,6%, 80,7%, 78,5% y 83,0% del total importado, respectivamente.
Al considerar el desempeño de las importaciones en términos de participación, comparando el promedio de las importaciones en el periodo crítico, con el periodo de referencia, se concluye que:

- Las importaciones originarias de China ganan participación en 7,82 puntos porcentuales; puntos que pierden las importaciones originarias de los demás países.

### 3.3. Precios FOB Kilogramo en USD

El comportamiento semestral del precio promedio en USD/kg de las **importaciones totales** de llantas neumáticas radiales evidencia una tendencia decreciente durante el periodo analizado, al pasar de valores cercanos a USD 4/kg en 2022-I a USD 2,5/kg en 2025-I.

El precio promedio semestral FOB, en USD/kg, de las importaciones de llantas neumáticas radiales **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.

El comportamiento semestral del precio de las importaciones de llantas neumáticas radiales **originarias de China** se caracterizó por una tendencia decreciente durante todo el periodo analizado. Con excepción de lo ocurrido en el 2022-I, el precio de dichas importaciones se mantuvo por debajo del precio de los demás países en cada uno de los semestres analizados.

El comportamiento semestral del precio de las importaciones de llantas neumáticas radiales provenientes **de los demás países** mostró una tendencia creciente entre 2022-I y 2025-I, en contraste con la reducción observada en China. Excepto por lo ocurrido en 2022-I, el precio de estas importaciones se mantuvo por encima del precio de las importaciones provenientes de China en el periodo de análisis.
Luego de analizar los precios promedio FOB, en USD/kg, del período crítico, frente a los precios promedio FOB, en USD/kg, del periodo de referencia se concluye que:

- El precio de las importaciones de China disminuyó 19,81%, al pasar de USD 2,74/kg a USD 2,20/kg.
- El precio de los demás países creció en 9,60% al pasar de USD 3,66/kg a USD 4,01/kg.
- El precio promedio de las importaciones totales disminuyó 13,63%, al pasar de USD 2,95/kg a USD 2,55/kg.

## 4. Evaluación de evidencia del dumping

En este aparte se establecerá la existencia de la práctica de dumping investigada. Para el efecto, se determinará el valor normal para el espejo sin enmarcar, su precio de exportación y el consecuente margen de dumping.

### 4.1. Determinación del valor normal

#### 4.1.1. Análisis cuando el producto es originario de un país en el que existe una intervención estatal significativa

**a. Norma aplicable**

Según el artículo 2.2.3.7.3.1. del Decreto 1794 y el artículo 2.2 del Acuerdo Antidumping de la Organización Mundial del Comercio, los precios del país del que se originan las importaciones investigadas no pueden tomarse en cuenta para establecer el valor normal si en su mercado interno existe una intervención estatal significativa respecto del producto investigado. De conformidad con esa norma, podrá concluirse que existe una intervención de esa naturaleza, entre

otros factores, si (i) una proporción significativa del mercado se abastece por empresas públicas o que operan bajo el control del Estado, (ii) el Estado tiene presencia en las empresas, (iii) existen políticas que favorecen a los proveedores internos o (iv) se concede financiación por parte de instituciones que aplican objetivos de política pública. En esas hipótesis el valor normal se debe establecer con base en los precios de un país que funcione en condiciones de economía de mercado y que pueda ser considerado como un punto de referencia adecuado. Para efectos de identificar el país cuya información pueda servir para ese propósito, se deben considerar factores como "[l]os procesos de producción en el tercer país seleccionado y en el país de origen o exportación del producto investigado, la escala de producción y la calidad de los productos". Es importante advertir, con base en los artículos 2.2.3.7.1.1. (literal j.) y 2.2.3.7.6.15 del Decreto 1794, así como en el artículo 164 de la Ley 1564 de 2012 –que es una norma aplicable a esta actuación administrativa con base en las remisiones del artículo 306 de la Ley 1437 de 2011–, que la decisión sobre el elemento analizado debe ser adoptada con fundamento en los elementos de prueba legal y oportunamente obtenidos en el curso de la actuación.

b. Existe una intervención estatal significativa en el mercado por parte de China en relación con el producto investigado.

Existen elementos de juicio que permiten concluir preliminarmente que en China existe una intervención estatal significativa respecto de la tubería conduit. El fundamento de esta conclusión –que está expuesto de manera detallada en el Informe Técnico– se encuentra en la información aportada por la peticionaria y la identificada por la Autoridad Investigadora.

En primer lugar, 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.[1] 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 mercado[2].

Respecto del papel de las empresas de China[3], la Autoridad Investigadora indica que la Comisión de Supervisión y Administración de Activos Estatales (SASAC) implementa políticas para fortalecer el papel de las empresas estatales como la denominada "zhunda fangxiao" con el fin de reducir el número de empresas estatales y centrarse en aquellas que puede convertir en corporaciones modernas con fines de lucro para que actúen de acuerdo con las fuerzas del mercado, pero con la vigilancia del gobierno, reservando la opción de intervención en situaciones críticas.

En segundo lugar, 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

[1] 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

[2] 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

[3] "El papel de las empresas estatales de China explicado". World Economic Forum. Fecha de publicación 7 de mayo de 2019. Disponible en el enlace: https://www.weforum.org/stories/2019/05/why-chinas-state-owned-companies-still-have-a-key-role-to-play/

demuestra un patrón de crecimiento económico propiciado por la inversión y planificación estatal.

En el "Informe 2022 al Congreso sobre el cumplimiento de China con la OMC" [4] el reporte presentado en 2022 al Congreso de Estados Unidos señala que el gobierno de China aún no ha adoptado políticas transparentes y en línea con los principios del libre mercado, pese a su adhesión a la OMC hace dos décadas.
En tercer lugar, 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, estructuras de financiamiento a marcas líderes de neumáticos para mejorar su competitividad a una escala global.

En el "14º Plan Quinquenal de Desarrollo para la Industria Química de Shandong"[5] respecto a la industria de los neumáticos en el año 2021 se indicó entre otros elementos que se deben implementar estrictamente las políticas industriales y los estándares de la industria, e integrar y salir de los neumáticos radiales totalmente de acero (excepto los neumáticos de ingeniería, los neumáticos de aviación y los neumáticos sin cámara de sección ancha) con una capacidad de producción anual de 1,2 millones o menos, y los neumáticos radiales semimetálicos (neumáticos antipinchazos) con una capacidad de producción anual inferior a 5 millones (excepto los neumáticos de carreras de alta gama y los neumáticos de perfil ultrabajo); eliminar las fábricas de caucho que no puedan implementar la alimentación automática cerrada, y los equipos de vulcanización en la industria de neumáticos radiales que no puedan implementar la tecnología de llenado con nitrógeno; Fortalecer el clúster industrial de neumáticos de la península y el clúster industrial de neumáticos de Lubei, reforzar la interconexión de las instalaciones de apoyo industrial, perfeccionar el clúster industrial de aditivos para caucho de Luxi y ampliar el clúster industrial de equipos para el procesamiento de caucho de Ludong; Aprovechar al máximo el papel de los centros de pruebas de neumáticos y automóviles en la provincia, mejorar la I+D en el diseño integrado de neumáticos y automóviles, las capacidades de los servicios de inspección y pruebas, y crear una plataforma de inspección y pruebas con estándares internacionales avanzados.

En la región, particularmente en el condado de Guangao y el distrito de Kenli, las autoridades locales buscan establecer los neumáticos como el eje central de un sistema industrial que integre cordón de acero, negro de humo, aditivos de caucho, moldes, tela cámaras de aire y maquinaria para neumáticos. En la publicación titulada "Dongying establece objetivos para la fabricación de neumáticos: alcanzar los 10.000 millones de libras esterlinas en ingresos operativos para 2028."[6], En 2023, Dongying albergaba 72 importantes empresas

---

[4] Disponible en el siguiente enlace: https://ustr.gov/sites/default/files/2023-02/2022%20USTR%20Report%20to%20Congress%20on%20China%27s%20TO%20Compliance%20-%20Final.pdf

[5] *"¡Explique en 600 palabras el "14º Plan Quinquenal" de Shandong Tire!".* Fecha de publicación: 12/12/2021. Disponible en el enlace: http://en.sddaye.com/2021/industry-news_1212/171.html#:~:text=Comprehensively%20improve%20the%20digitization%2C%20networking,for%20the%20tire%20manufacturing%20industry.&text=Actively%20promote%20green%20tire%20production,green%20recycling%20in%20the%20industry.&text=Give%20full%20play%20to%20the,platform%20with%20international%20advanced%20levels.&text=Promote%20the%20establishment%20of%20a,an%20internationally%20competitive%20tire%20brand. Fecha de consulta: 13 de marzo de 2026. Traducción propia de la SPC.

[6] "Dongying establece objetivos para la fabricación de neumáticos: alcanzar los 10.000 millones de libras esterlinas en ingresos operativos para 2028 ". Tyrepress. Fecha de publicación: 24 de julio de 2024. Autor: Xuda Wang. Disponible en el enlace: https://www.tyrepress.com/2024/07/10-billion-operating-income-by-2028-dongying-sets-tyre-making-targets/ .

de neumáticos y relacionadas con ellos, que alcanzaron unos ingresos operativos combinados de 63.890 millones de yuanes (6.800 millones de libras esterlinas) y produjeron 144 millones de neumáticos radiales. La capacidad anual combinada de las empresas de neumáticos en la región de Dongying asciende a 194 millones de neumáticos radiales totalmente de acero y 149,5 millones de neumáticos radiales semimetálicos. El plan de desarrollo de Dongying contempla la formación de un grupo empresarial central "6+3" compuesto por seis empresas locales y tres extranjeras, con un total de 23 compañías relacionadas. Si bien el plan "6+3" incluye nueve empresas clave, se centra en el desarrollo de ocho importantes fabricantes neumáticos: Yongsheng Rubber, Wanda Boto, Changfeng Tyres, Huasheng Rubber, Fangxing Rubber, Jinyu Tire, Sailun (Dongying) Tire y ZhongyiRubber.
En cuarto lugar, en la página web de "China Briefing", específicamente en el artículo titulado "Incentivos fiscales de China para el sector manufacturero en 2023"[7], se indica que "además de las políticas fiscales preferenciales a largo plazo existentes, China ha extendido recientemente las políticas fiscales preferenciales de la era COVID que debían expirar a fines de 2023 hasta 2027. Muchas de estas políticas también son aplicables a empresas manufactureras de diversos tamaños". La publicación refiere que es posible "identificar algunas de las políticas fiscales y arancelarias preferenciales que están disponibles actualmente para las empresas manufactureras, incluidas reducciones en el impuesto sobre sociedades y el IVA, así como diversas deducciones de tarifas y gastos".

Por último, la Autoridad Investigadora encuentra en internet ejemplos de una empresa que produce las llantas objeto de investigación y dado que cotizan en la bolsa de valores tienen la obligación de indicar en sus reportes anuales los subsidios y/o ayudas estatales que haya recibido durante el año natural del ejercicio y es probable también que no declare otras formas de ayuda recibidas del gobierno. Así, de acuerdo con lo indicado en el Reporte Anual del año 2024[8] de la empresa "Prinx Chengsan Holding Limited" recibió para el año 2025 5.635.000 RMB subvenciones estatales dirigidas a los activos y 6.937.000 relativas a los gastos. La empresa "Zhongce Rubber Group Co., Ltd." - ZC RUBBER[9]en el "Informe semestral 2025"[10] se encuentras subvenciones por 398.757.467,91 RMB correspondientes a la reubicación o compra/construcción de activos.

Por último, con los elementos anteriormente expuestos relacionados con las ayudas recibidas del gobierno chino en el sector de los neumáticos en general a través del 14º Plan Quinquenal de Desarrollo de la Industria del Caucho, los recibidos por las empresas ubicadas en zonas especiales como el 14º Plan Quinquenal de Desarrollo para la Industria Química de Shandong en el año 2021, y en particular, que las empresas productoras de neumáticos nuevos de caucho de los tipos utilizados para autobuses o camiones originarios de China como son "Prinx Chengsan Holding Limited" y "Zhongce Rubber Group Co., Ltd" reciben ayudas gubernamentales por diferentes rubros, es claro que los montos de los subsidios o ayudas gubernamentales provienen de diferentes fuentes, no solamente a nivel nacional sino que adicionalmente provienen de gobiernos

---

[7] Disponible en el enlace: https://www.china-briefing.com/news/china-preferential-tax-policies-for-manufacturing-sector/

[8] Annual Report 2024 Prinx Chengshan Holdings Limited. Disponible en el enlace https://www.hkexnews.hk/listedco/listconews/sehk/2025/0428/2025042804095.pdf . Fecha de consulta 13 de marzo de 2026.

[9] Se dedican a *"la producción de una amplia gama de neumáticos de alta calidad, incluyendo neumáticos para camiones, turismos, vehículos industriales, todoterreno, agrícolas, bicicletas, motocicletas y quads. Contamos con marcas como Westlake, Goodride, Chaoyang, Arisun, Trazano, Yartu, Golden Crown, Ni-Pon, Entda, Ornate y Risen, entre otras, para satisfacer las diversas necesidades de nuestros clientes a nivel mundial".* Disponible en el enlace https://www.zc-rubber.com/index.php/about . Fecha de consulta 16 de marzo de 2026. Traducción propia de la SPC.

[10] (603049) "Zhongce Rubber Group Co., Ltd." -- Informe semestral de 2025. Disponible en el enlace http://static.sse.com.cn/disclosure/listedinfo/announcement/c/new/2025-08-20/603049_20250820_R4N9.pdf .

locales. Así, se considera que existen elementos suficientes para determinar la intervención estatal significativa en el sector de los neumáticos y en particular de las empresas productoras de estos.

**c. Turquía es el tercer país sustituto para emplearse como referencia**

Existen elementos de juicio que permiten concluir razonablemente para la etapa preliminar que la información de Turquía es adecuada para ser considerada con el fin de determinar el valor normal en el marco de esta actuación con fundamento en varios de los criterios previstos en el artículo 2.2.3.7.3.1 del Decreto 1794.

De conformidad con lo expuesto, la Autoridad Investigadora se sujetó a los principios que rigen la valoración integral, racional y objetiva de la prueba previstos en el CPACA y en el Decreto 1794 de 2020. Bajo este estándar, las pruebas allegadas por las partes y recaudada de oficio fue examinada en conjunto, contrastada entre sí, verificada en su coherencia interna y externa y ponderada frente a los criterios normativos aplicables para la determinación del valor normal en contextos de intervención estatal significativa.

En aplicación de este marco jurídico, el examen relativo a la información sobre Estados Unidos, Indonesia y Tailandia como posibles terceros países sustitutos propuestos por las partes interesadas en la investigación y la información sobre Turquía propuesta por esta Autoridad se realizó a partir de una valoración completa del expediente, integrando las pruebas aportadas por la empresa peticionaria y las demás partes interesadas, las verificaciones de oficio efectuadas por la Autoridad Investigadora y la evidencia estadística y técnica disponible en fuentes públicas internacionales.

La selección del tercer país sustituto se realizó conforme al orden técnico previsto en el artículo 2.2.3.7.3.1 del Decreto 1794 de 2020. En consecuencia, la Autoridad Investigadora valoró de manera integral:

- Las propuestas iniciales de la empresa peticionaria.
- La información comparada sobre procesos de producción, escala industrial y calidad del producto.
- La evidencia estadística sobre capacidad, exportaciones y posición relativa en el mercado mundial.
- Las limitaciones y falencias en las pruebas aportadas para Estados Unidos, Indonesia y Tailandia.

En este orden de ideas, el análisis integral de toda la información aportada por las empresas exportadoras, importadoras y las distintas agremiaciones que han presentado escritos de oposición y argumentos acerca de su inconformidad con la escogencia del tercer país sustituto, pero en particular las presentadas por las empresas exportadoras Hankook Tire & Technology Co., Ltd (Hankook), Sunset Tires Corporation Limited (SUNSET) y la Asociación Colombiana de Reencauchadores de Llantas y Afines - Capítulo llantas – ANRE permitió determinar que, si bien ninguna economía alcanza los niveles de producción de China, ciertos países presentan mayores condiciones de comparabilidad. La valoración conjunta del material probatorio confirmó que Estados Unidos era una alternativa técnicamente viable para la etapa inicial de la investigación, y que Turquía resultaba ser, para esta etapa preliminar, el país que mejor satisfacía los criterios normativos de similitud en los procesos de producción en Turquía y en China país de origen o exportación del producto investigado, la escala de producción y la calidad de los productos.

Para el caso de la propuesta de Indonesia y Tailandia como posible tercer país sustituto, a la luz de los tres criterios indicados en el artículo 2.2.3.7.3.1 del Decreto 1794 de 2020, al comparar los procesos de producción de Indonesia y

Tailandia con los de China, en términos generales, se observa que cumplen con las mismas etapas de producción.

En cuanto a la escala de producción, si bien no existe comparación con el tamaño de mercado en China, el mercado de llantas en Indonesia y Tailandia participan cada vez más del mercado internacional, tal como se argumentó y se verificó con las estadísticas aportadas por las empresas Hankook Tire & Technology Co., Ltd (Hankook), Sunset Tires Corporation Limited (SUNSET) y la Asociación Colombiana de Reencauchadores de Llantas y Afines - Capítulo llantas – ANRE. En cuanto a la calidad de los productos, estos países producen los neumáticos objeto de investigación de acuerdo con los requerimientos propios del mercado asiático y del mundo, luego, la diferencia en términos de calidad se asocia normalmente al cumplimiento de normas técnicas de calidad y reglamentos técnicos que se deban cumplir para el ingreso al mercado de destino.

En Tailandia e Indonesia las empresas extranjeras gozan de beneficios, entre otros los fiscales, para establecerse en estos países. En el caso de las empresas chinas productoras de neumáticos, gozan igualmente de estas garantías, y sumado a ello tienen acceso a la materia prima principal que utilizan en la fabricación de estos productos.

La Autoridad Investigadora considera importante resaltar que las ganancias que obtienen estas empresas en China se generan en el marco de una economía con intervención estatal significativa en donde los lineamientos y la injerencia tanto en las políticas empresariales como en la obtención de fondos estatales están dirigidos al crecimiento de estas empresas bajo los lineamientos de la política "Made in China" generando una distorsión en el mercado internacional que se traduce finalmente en una política de bajos precios de los productos.

Estas empresas hacen inversiones en países como Tailandia e Indonesia para acceder al caucho natural a precios más bajos aprovechando la ventaja natural de estos países, pero también y no menos importante el hecho de posicionar las empresas en mercados diferentes al de China, con el fin de evitar el pago de aranceles impuestos en terceros países y para eliminar la desventaja que tienen como efecto de la imposición de medidas antidumping y derechos compensatorios en el marco de la OMC.

Adicionalmente, Existen otros factores que resultan ser determinantes al momento de la escogencia del tercer país sustituto, teniendo en cuenta que varias de las empresas productoras de neumáticos más grandes en China han reorganizado su estrategia de relocalización de sus plantas de producción en países como Tailandia e Indonesia con el fin de aumentar su capacidad de producción para cubrir la demanda mundial, en las cuales además de tener acceso inmediato a la materia prima básica para la producción de estos neumáticos, tiene acceso a incentivos de estos gobiernos para el establecimiento de sus plantas de producción y funcionamiento manteniendo costos de producción bajos como en China, y dado que esta estrategia se ha llevado a cabo con el fin de evitar los altos aranceles de importación impuestos en Estados Unidos y evitar las medidas antidumping y derechos compensatorios impuestos como consecuencia de investigaciones en el marco de la OMC, la Autoridad Investigadora considera que estos países no son las mejores opciones para ser tomados como tercer país sustituto en esta investigación.

Así, teniendo en cuenta que los costos de producción, incluyendo la principal materia prima, el caucho natural, y la mano de obra son considerablemente superiores en comparación con los países asiáticos; que el principal productor de neumáticos, Goodyear, cuenta con plantas de producción en China desde donde abastece parte del mercado estadounidense de neumáticos TBR, y que desde su planta ubicada en Tailandia también suministra dicho mercado; así como la presencia de empresas chinas en el mercado estadounidense, la Autoridad Investigadora considera que este país no constituye la opción más

adecuada para ser utilizado como tercer país sustituto en la presente investigación, dada la influencia de las importaciones de estos neumáticos originarios del sudeste asiático y la participación de empresas chinas en el mercado estadounidense.

Por lo anterior, la Autoridad Investigadora opta por seleccionar un tercer país sustituto distinto de los países asiáticos, que cuente con un mercado local relevante en la producción de neumáticos y que, a su vez, tenga una presencia significativa en el escenario internacional, como es el caso de Turquía.

En conclusión, la Autoridad Investigadora considera que, en lo concerniente a los procesos productivos, la escala de producción y la calidad de los productos, China y Turquía no son plenamente comparables. Esto se debe a diferencias en la incorporación de nuevas tecnologías, en la escala de producción y en los costos asociados, particularmente por la ventaja natural que poseen las empresas chinas, tanto en China como en otros países asiáticos, respecto de la obtención de insumos mediante importaciones frente a Turquía. Asimismo, existen diferencias en la calidad de los productos, derivadas del cumplimiento de la normativa de sus respectivos mercados de destino, así como de la transformación de la industria china hacia la adopción de mayores estándares de calidad, con el fin de aproximarse a la oferta de gama premium de otros países.

No obstante, China ha logrado una participación creciente en los mercados asiáticos, europeos y estadounidenses. Por su parte, Turquía, dada su cercanía geográfica con Europa y Oriente Medio, ha desarrollado una ventaja natural que se refleja en sus costos de producción, aunque sin alcanzar los niveles más bajos observados en China, en particular debido a los avances en materia de incrementos salariales y a los requisitos establecidos por la Unión Europea, que deben cumplir tanto los exportadores como sus productos para acceder a dicho mercado.

Adicionalmente, la Autoridad Investigadora consultó información mensual de exportaciones de la base UN COMTRADE correspondiente al periodo comprendido entre julio de 2024 y junio de 2025, encontrando que Turquía se ubica entre los 10 principales países exportadores a nivel mundial y presenta un precio unitario superior a 4 USD/kg, característico de la mayoría de los principales exportadores del ranking, a diferencia de lo observado en los países asiáticos.

En cuanto a la mano de obra, la comparación de los salarios en el sector manufacturero muestra que en Turquía estos son superiores a los de China, aunque inferiores a los de Estados Unidos.

Adicionalmente, la Autoridad Investigadora consultó información mensual de exportaciones de la base UN COMTRADE correspondiente al periodo comprendido entre julio de 2024 y junio de 2025, encontrando que Turquía se ubica entre los 10 principales países exportadores a nivel mundial y presenta un precio unitario superior a 4 USD/kg, característico de la mayoría de los principales exportadores del ranking, a diferencia de lo observado en los países asiáticos.

En este sentido, los elementos expuestos confirman la conveniencia de considerar a Turquía como tercer país sustituto en la presente investigación.

**4.1.2. Determinación del valor normal**

Con la información que tuvo a su alcance la Autoridad Investigadora los cálculos efectuados durante el período de dumping comprendido entre el 27 de junio de

2024 y el 26 de junio de 2025, se utilizaron las estadísticas mensuales[11] de exportación de Turquía a terceros países, excluyendo Colombia. Con base en dicha información, se determinó un precio promedio ponderado FOB de USD 4,15 por kilogramo, correspondiente al valor normal.

**4.2 Determinación del precio de exportación**

De otra parte, con los cálculos realizados por la Autoridad Investigadora, se obtuvo un precio promedio ponderado, transacción por transacción, para el periodo comprendido entre el 27 de junio de 2024 y el 26 de junio de 2025, correspondiente a 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. En este análisis se determinó un precio de exportación FOB de 2,26 USD/Kilogramo.

**4.3 Margen de dumping**

El Acuerdo Antidumping de la OMC en el artículo 2.4 establece que debe realizarse una comparación equitativa entre el precio de exportación y el valor normal.

De esta forma, 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 los neumáticos nuevos de caucho de los tipos utilizados para autobuses o camiones, clasificados por la subpartida arancelaria 4011.20.10.00. originarios de China, se sitúa en 2,26 USD/kilogramo, mientras que el valor normal es de 4,15 USD/tonelada arrojando un margen absoluto de dumping de 1,89 USD/kilogramo, equivalente a un margen relativo de 83,63% con respecto al precio de exportación.

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

En las siguientes etapas de la investigación, la Autoridad Investigadora profundizará en el análisis del valor normal, el precio de exportación y el cálculo del margen de dumping de las importaciones de los 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.

Respecto a las solicitudes de cálculo de margen individual, En la presente etapa preliminar, la Autoridad Investigadora ha considerado que no resulta procedente el cálculo de márgenes de dumping individuales para cada uno de los exportadores o productores que han participado y aportado información en el marco de la investigación.

**4.4. Margen individual**

De conformidad con lo establecido en el artículo 6.10 del Organización Mundial del Comercio, "por regla general, las autoridades determinarán el margen de dumping que corresponda a cada exportador o productor interesado del producto sujeto a investigación de que se tenga conocimiento. En los casos en que el número de exportadores, productores, importadores o tipos de productos sea tan grande que resulte imposible efectuar esa determinación, las autoridades

[11] Disponible en el enlace https://bi.tuik.gov.tr/extensions/tuikmashup/index.html?report_type=2&lang=en#/report

podrán limitar su examen a un número prudencial de partes interesadas o de productos, utilizando muestras que sean estadísticamente válidas sobre la base de la información de que dispongan en el momento de la selección, o al mayor porcentaje del volumen de las exportaciones del país en cuestión que pueda razonablemente investigarse".

En la presente etapa preliminar, la Autoridad Investigadora ha considerado que el análisis relativo a la imposición de derechos antidumping provisionales debe efectuarse, en primer lugar, desde una perspectiva general, esto es, respecto de la existencia preliminar de elementos suficientes de dumping, daño y relación causal que justifiquen la adopción de una medida provisional en el marco de la investigación.

En tal sentido, la determinación preliminar tiene un carácter indicativo y no definitivo, orientado a establecer la procedencia misma de la imposición de derechos antidumping provisionales. Solo en el evento en que dicha procedencia se configure, corresponde a la Autoridad Investigadora determinar la forma de aplicación de la medida y, en particular, establecer los márgenes y derechos individuales respecto de aquellos exportadores o productores que hayan solicitado expresamente dicho tratamiento y hayan aportado la información necesaria para ello, en cumplimiento de lo dispuesto en el Acuerdo Antidumping de la OMC y el artículo 2.2.3.7.6.10 del Decreto 1794 de 2020.

En consecuencia, el análisis individual de márgenes no constituye un ejercicio autónomo o previo a la definición sobre la necesidad de imponer una medida provisional, sino una actuación condicionada a que la Autoridad Investigadora concluya preliminarmente que resulta procedente la adopción de derechos antidumping provisionales.

No obstante, la Autoridad Investigadora se encuentra adelantando el proceso de verificación, contraste y depuración de la información aportada por las empresas que solicitaron el cálculo de un margen individual, a saber: GITI Radial Tire (Anhui) Company Ltd., GITI Tire (Fujian) Company Ltd., GITI Tire Global Trading PTE. Ltd., Hankook Tire & Technology Co., Ltd. y Sunset Tires Corporation Limited (SUNSET), con el fin de contar con los elementos técnicos y metodológicos necesarios para una eventual determinación individual de derechos provisionales o definitivos, según corresponda.

En las subsiguientes etapas de la investigación, la Autoridad Investigadora continuará profundizando en el análisis del valor normal, el precio de exportación y el cálculo del margen de dumping individual 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 conformidad con las facultades previstas en 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.

Así las cosas, se analizará lo correspondiente a los demás elementos necesarios para determinar si existe la necesidad de imposición de derechos provisionales.

## 5. Análisis de la existencia 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. Luego se presentará el análisis correspondiente en dos partes. En la primera se analizará si existió un incremento significativo en el volumen de las importaciones de *llantas neumáticas radiales* originarias de China. Así mismo, se determinará si existió una significativa subvaloración de los precios de ese producto en comparación con el fabricado por la peticionaria. En la segunda parte se analizarán los factores e indicadores económicos y financieros que

influyen en el estado de la rama de producción nacional.

### 5.1. 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 constituyen un criterio decisivo para determinar si existió el daño importante analizado.

### 5.2. Metodología

Para analizar el comportamiento semestral del volumen en toneladas y precios FOB de las importaciones de *llantas neumáticas radiales* se consultaron las cifras de importación de la **DIAN** para el periodo comprendido entre el 2022-I y el 2025-I. Con el fin de realizar los análisis necesarios se compararon dos periodos: de un lado, el correspondiente a los resultados promedio de lo ocurrido en los cinco (5) semestres consecutivos desde el 2022-I hasta el 2024-I (periodo de referente) y, del otro, los resultados promedio de lo que ocurrió durante el 2024-II y el 2025-I (periodo crítico).

### 5.3. Evolución del mercado colombiano

Durante el periodo de análisis el mercado colombiano de llantas neumáticas radiales presentó un comportamiento variable. Sin embargo, una comparación entre los resultados promedio del periodo crítico frente al promedio del periodo referente evidencia que la demanda nacional de llantas neumáticas radiales se expandió un 2,69%. Así mismo, esta comparación evidencia que las ventas de la rama de producción nacional descendieron un 30,05%, por el contrario, el volumen de las importaciones originarias de China aumentó un 17,20%, en tanto que las importaciones originarias de terceros países disminuyeron un 26,06%.

### 5.4. Comportamiento del mercado nacional

El mercado colombiano de *llantas neumáticas radiales* se ha caracterizado por una mayor participación de las importaciones originarias de China. Al comparar la contribución promedio del periodo crítico con respecto al promedio del periodo referente resultó que mientras las importaciones investigadas ganaron 8,89 puntos porcentuales, las ventas de la peticionaria perdieron 2,17 puntos porcentuales y las importaciones de terceros países perdieron 6,72 puntos porcentuales de mercado.

### 5.5. Comportamiento de los indicadores económicos y financieros

Los aspectos relevantes para este análisis se determinaron con base en la información que aportó la peticionaria, en particular, la contenida en sus estados semestrales de resultados, así como en los cuadros de variables de daño e inventarios producción y ventas de la línea de producción de *llantas neumáticas*

*radiales*. Para este ejercicio se realizó una comparación entre el periodo crítico (2024-II a 2025-I) con el periodo referente (2022-I a 2024-I).

### 5.5.1. Indicadores económicos

A continuación, se presenta el resultado del análisis que permitió evidenciar resultados desfavorables para la rama de producción nacional en los siguientes indicadores en la comparación del periodo crítico con el periodo de referencia:

**a.** · Volumen de producción orientado al mercado interno: descenso de 33,21%.

**b.** Volumen de ventas nacionales: reducción de 30,05%.

**c.** Importaciones investigadas con respecto al volumen de producción para mercado interno: incremento de 342,09 puntos porcentuales.

**d.** Uso de la capacidad instalada en relación con la producción para mercado interno: descenso de 2,37 puntos porcentuales.

**e.** Productividad: descenso de 30,03%

**g.** Empleo directo: descenso de 4,49%.

**h.** Precio real implícito: descenso de 7,89%.

**i.** Participación de las ventas nacionales de la peticionaria con respecto al consumo nacional aparente: descenso de 2,17 puntos porcentuales.

**j.** Participación de las importaciones investigadas con respecto al consumo nacional aparente: incremento de 8,89 puntos porcentuales.

En contraste, el indicador de salarios reales mensuales tuvo un comportamiento favorable para **GOODYEAR**. Presentó un incremento de 3,58%.

### 5.5.2. Indicadores financieros

A continuación, se encuentra el resultado del análisis que permitió evidenciar daño en las variables financieras de la rama de producción nacional:

**a.** Margen de utilidad bruta: descenso de 0,32 puntos porcentuales.

**b.** Margen de utilidad operacional: descenso de 4,55 puntos porcentuales.

**c.** Ingresos por ventas: descenso de 31,28%.

**d.** Utilidad bruta: descenso de 36,03%.

**e.** Utilidad operacional: descenso de 49,82%.

### 5.5.3. Conclusiones sobre el daño importante a la rama de producción nacional

Se encontraron elementos que, de conformidad con la normativa aplicable, permiten concluir sobre la evidencia de daño importante a la rama de producción nacional. Primero, se acreditó un incremento significativo de las importaciones de *llantas neumáticas radiales* originarias de China en condiciones de dumping y, en adición, está demostrado que la rama de producción nacional tuvo una disminución en su participación de mercado. Segundo, está probada la existencia de una subvaloración significativa al comparar el precio de importación del

producto investigado y el precio del producto similar de fabricación nacional. Finalmente, se evidenció un comportamiento desfavorable en la mayoría de los indicadores económicos y financieros de los productores nacionales.

**6. Relación causal**

En este caso se evidenció la existencia de indicios de relación de causalidad entre las condiciones en que se realizaron las importaciones de *llantas neumáticas radiales* originarias de China y la situación de daño que afectó a la rama de producción nacional. Lo anterior teniendo en cuenta, de un lado, los elementos de prueba que permiten llegar a ella. Sin embargo, la Autoridad Investigadora también identificó que es necesario recabar más información sobre otros factores que hubieran podido contribuir a generar este resultado en condiciones similares a las que se pueden atribuir a las importaciones investigadas.

**6.1 Elementos que podrían sugerir la existencia de la relación de causalidad**

Para la etapa preliminar de la investigación se determinó que, en la comparación del periodo crítico con el periodo de referencia, en un contexto en el que la demanda de *llantas neumáticas radiales* se expandió un 2,69%, las importaciones originarias de China aumentaron un 17,20%. A su vez, los precios FOB/Kg de las importaciones investigadas se redujeron un 19,81%. Sumado a lo anteriormente expuesto, se encontró que durante todo el periodo analizado el precio de las llantas neumáticas radiales importadas de China es más barato en comparación con el de la rama de producción nacional. En particular, para el periodo de la práctica de dumping (2024-II y 2025-I) la subvaloración fue de -4,64% y de -45,88%, respectivamente.

Los anteriores elementos identificados coincidieron con el desempeño desfavorable de indicadores económicos y financieros de **GOODYEAR DE COLOMBIA S.A.** en variables tales como 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, participación de las ventas del peticionario con respecto al consumo nacional aparente y participación de las importaciones investigadas con respecto al consumo nacional aparente, margen de utilidad bruta, margen de utilidad operacional, ingresos por ventas nacionales, utilidad bruta y utilidad operacional.

**6.2** Análisis de otras posibles causas de la situación de daño

La Dirección, en cumplimiento de su deber de investigación integral, analizó otros factores para determinar si la situación de daño acreditada pudo obedecer a circunstancias diferentes de las importaciones investigadas. Ese ejercicio permitió establecer que para la etapa preliminar se identificaron otras posibles circunstancias que pudieran tener una contribución causal para el resultado analizado equiparable al que dio origen a esta investigación.

**a.** Volumen y precios de las importaciones no investigadas. Una comparación de lo ocurrido durante el periodo crítico en comparación con el período referencia muestra que el volumen promedio de importaciones de terceros países se redujo un 26,46%, mientras que su precio FOB/Kg aumentó un 9,60%, estando en todos los semestres analizados por encima del precio FOB/Kg de las importaciones originarias de China (con excepción del 2022-I).

**b.** Resultados de las exportaciones. La actividad productiva de la rama de producción nacional ha estado orientada principalmente al mercado de exportación, representando el 78,69 % de la producción total durante el periodo

analizado. Así mismo, al comparar el periodo de referencia con el periodo de la presunta práctica de dumping, se observa que las exportaciones disminuyeron en 30,24 %.

Por otra parte, la Autoridad Investigadora constató que, durante el periodo investigado, la sociedad **GOODYEAR DE COLOMBIA S.A.** registró importaciones del producto objeto de investigación equivalentes al 15,89% de sus ventas nacionales. De dichas importaciones, el 61,46% provino de terceros países, con un precio FOB promedio de 2,59 USD/kg, nivel similar al precio FOB promedio de las importaciones originarias de China durante el periodo investigado.

**c.** Medidas defensa comercial impuestas por otros países. Los siguientes países han impuesto medidas antidumping contra las importaciones de llantas neumáticas radiales provenientes de China: México, Namibia, Lesoto, Esuatini, Botsuana, Sudáfrica, Egipto, Estados Unidos, Brasil y Turquía.

**d.** Tecnología. Para la etapa de preliminar, la Dirección no cuenta con pruebas que indiquen la existencia de diferencias o cambios tecnológicos que puedan influir en el daño a la rama de producción nacional.

**e.** Capacidad de satisfacción del mercado. La rama de producción nacional de la línea de llantas neumáticas radiales objeto de investigación, durante el periodo analizado, no ha tenido la capacidad de abastecer el mercado nacional. Su capacidad promedio para el periodo investigado fue del 33,13%. Si se compara el periodo crítico con el periodo de referente, se puede apreciar una disminución de 8,58 puntos porcentuales, al pasar de una capacidad del 35,58% al 27,01%.

## 7. CONCLUSIÓN GENERAL

En el marco del Decreto 1794 de 2020, la información recopilada hasta esta etapa de la actuación administrativa permite concluir, de manera preliminar, la existencia de evidencia de la práctica de dumping en las importaciones de llantas neumáticas radiales, clasificadas por la subpartida arancelaria 4011.20.10.00 originarias de China, aumento en los volúmenes importados del producto objeto de investigación originarios de China, subvaloración con respecto al producto similar producido por GOODYEAR DE COLOMBIA S.A., así como daño a la rama de producción nacional, en consideración a las condiciones en que dichas importaciones se realizan.

No obstante, de conformidad con la metodología de análisis de daño importante prevista en la presente investigación, se determinó que aún se requiere recaudar y evaluar información adicional respecto de otros factores que podrían estar incidiendo en el daño observado, con el propósito de efectuar los análisis correspondientes y establecer, con base en pruebas suficientes y objetivas, la necesidad de imponer derechos antidumping a las importaciones de llantas neumáticas radiales originarias de Chin

Por lo anterior, la Dirección considera procedente continuar con la investigación sin imposición de derechos antidumping provisionales.

Que, en mérito de lo expuesto, la Dirección de Comercio Exterior

**RESUELVE:**

**Artículo 1.** Continuar con la investigación iniciada mediante la Resolución 287 del 21 de octubre de 2025 a las importaciones de llantas neumáticas radiales originarias de China, clasificadas bajo la subpartida arancelaria 4011.20.10.00, sin la imposición de derechos antidumping provisionales.

**Artículo 2.** Comunicar el contenido de la presente resolución a la Embajada de la República Popular de China en Colombia, al productor nacional peticionario, a los exportadores, importadores, productores nacionales y extranjeros y demás partes interesadas conocidas, de conformidad con lo dispuesto en el Decreto 1794 de 2020.

**Artículo 3**. Contra la presente resolución no procede recurso alguno por ser un acto administrativo de trámite de carácter general, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 2.2.3.7.1.4. del Decreto 1794 de 2020, en concordancia con lo dispuesto en el artículo 75 de la Ley 1437 de 2011.

**Artículo 4.** La presente resolución rige a partir del día siguiente de su publicación en el Diario Oficial.

Dada en Bogotá, D.C., a los 25 MAYO 2026

**PUBLÍQUESE, COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE**

**LUIS FERNANDO ANGULO BONILLA**

**Proyectó: Juan Andrés Pérez**
Subdirección de Prácticas Comerciales

**Revisó: Luciano Chaparro Barrera**
Coordinador Grupo Dumping y Subvenciones
Subdirección de Prácticas Comerciales

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