



**República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional**  
2019 - Año de la Exportación

**Acta firma conjunta**

**Número:**

**Referencia:** Acta N° 2231

---

**ACTA N° 2231**

En la ciudad de Buenos Aires, a los 11 días del mes de noviembre de 2019, con la asistencia de los señores Directores, Cdora. María Valeria Raiteri, Lic. María Susana Arano, Lic. Juan Pablo Dicovski, Dr. Andrés M. Uslenghi y Lic. Esteban M. Ferreira, la Sra. Presidente da comienzo a la reunión convocada para el día de la fecha en los términos del artículo 19 del Decreto N° 766/94.

La presente tiene por finalidad emitir la determinación final en el ámbito de competencia de esta Comisión Nacional de Comercio Exterior (CNCE) en los términos del Artículo 3 del Acuerdo Relativo a la Aplicación del Artículo VI del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio aprobado por la Ley N° 24.425 y el Decreto N° 1393/08, en relación al Expediente CNCE N° ° EX-2018-51166957-APN-DGD#MPYT y de la actual Secretaría de Comercio Exterior (SCE) N° EX-2018-51163551-APN-DGD#MPYT, cuyos principales datos son:

Peticionante: DISTRIBUIDORA COMERSUR S.A.<sup>[1]</sup>

Producto investigado: “*Ruedas de acero, de diámetro nominal superior o igual a 444,5 mm (17,5”) pero inferior o igual a 622,33 mm (24,5”) y ancho nominal superior o igual a 152,4 mm (6”), de los tipos utilizados en autobuses, camiones, remolques y semi-remolques*”<sup>[2]</sup>.

Origen investigado: República Popular China<sup>[3]</sup>.

Práctica desleal: Dumping.

Apertura: Resolución ex Secretaría de Comercio (SC) N° RESOL-2018-139-APN-SECC#MPYT de fecha 14 de diciembre de 2018, publicada en el Boletín Oficial el 18 de diciembre de 2018 (con vigencia desde el día siguiente a su publicación).

Determinación Preliminar de Dumping: 25 de marzo de 2019, recibido en la CNCE el 27 de marzo de 2019.

Determinación Preliminar de Daño y de Relación de Causalidad: Acta de Directorio N° 2148 de fecha 10 de abril

de 2019.

Resolución Preliminar: Resolución Ministerio de Producción y Trabajo (MPyT) N° RESOL-2019-597-APN-MPYT de fecha 23 de julio de 2019, publicada en el Boletín Oficial el 24 de julio de 2019.

Determinación Final de Dumping: Acta de Directorio N° 2214 de fecha 3 de octubre de 2019.

Los miembros del Directorio cuentan con el Informe Técnico de Determinación Final GIN-GI/ITDF N° 10/19 (IF-2019-100061676-APN-CNCE#MPYT)[4] elaborado por el equipo técnico.

## **I. ANTECEDENTES<sup>[5]</sup>.**

El 11 de octubre de 2018, la firma DISTRIBUIDORA COMERSUR presentó una solicitud de apertura de investigación por importaciones en presuntas condiciones de dumping de ruedas de acero originarias de China. Dicha solicitud fue recibida en esta CNCE con fecha 12 de octubre de 2018.

Mediante Acta N° 2106 (IF-2018-52906915-APN-CNCE#MPYT) de fecha 19 de octubre de 2018, el Directorio de la CNCE comunicó a la ex SC que no se habían detectado errores y omisiones en la solicitud. Asimismo determinó que las *“Ruedas de acero, de diámetro nominal superior o igual a 444,5 mm (17,5”) pero inferior o igual a 622,33 mm (24,5”) y ancho nominal superior o igual a 152,4 mm (6”), de los tipos utilizados en autobuses, camiones, remolques y semi-remolques”*, de producción nacional se ajustaban, en el marco de las normas vigentes, a la definición de producto similar al importado originario de China, sin perjuicio de la profundización del análisis sobre producto que deberá desarrollarse en el supuesto de producirse la apertura de la investigación. Finalmente concluyó que la peticionante cumplía con los requisitos de representatividad dentro de la rama de producción nacional.

Con fecha 2 de noviembre de 2018, la ex SC hizo saber que *“la petición referida reúne los requisitos formales establecidos por el Artículo 6° del Decreto 1393/2008 para conceder la admisibilidad de la solicitud”* y adjuntó copia del Informe de Admisibilidad elaborado por la ex Dirección Nacional de Facilitación del Comercio (ex DNFC) con fecha 31 de octubre de 2018.

El 9 de noviembre de 2018, se recibió de la ex SC, copia del Informe Relativo a la Viabilidad de Apertura de Investigación elaborado por la ex DNFC. En el mismo se concluyó que *“...habría elementos de prueba que permiten suponer la existencia de presuntas prácticas de dumping para la exportación hacia... ARGENTINA de ‘Ruedas de acero, de diámetro superior o igual a 444,5 mm (17,5”) pero inferior o igual a 622,33 mm (24,5”) y ancho nominal superior o igual a 152,4 mm (6”), de los tipos utilizados en autobuses, camiones, remolques y semi-remolque’ originarias de la REPÚBLICA POPULAR CHINA”*. El presunto margen de dumping determinado fue de 45,29% para China.

Con fecha 14 de noviembre de 2018, mediante Acta N° 2111, el Directorio de la CNCE determinó que existían pruebas suficientes que respaldaban las alegaciones de daño importante a la rama de producción nacional de *“Ruedas de acero, de diámetro nominal superior o igual a 444,5 mm (17,5”) pero inferior o igual a 622,33 mm (24,5”) y ancho nominal superior o igual a 152,4 mm (6”), de los tipos utilizados en autobuses, camiones, remolques y semi-remolques”* causado por las importaciones con presunto dumping originarias de China y que se encontraban reunidos los requisitos exigidos por la legislación vigente para disponer el inicio de una investigación.

El 14 de diciembre de 2018, mediante Resolución ex SC N° RESOL-2018-139-APN-SECC#MPYT, publicada en el Boletín Oficial con fecha 18 de diciembre de 2018, se dispuso la apertura de la investigación.

Con fecha 27 de marzo de 2019, se recibió copia del Informe de Determinación Preliminar del Margen de Dumping elaborado por la SCE (IF-2019-18095991-APN-SCE#MPYT). El margen de dumping determinado preliminarmente fue de 41,78%.

El 10 de abril de 2019, mediante Acta N° 2148, el Directorio de la CNCE determinó preliminarmente que “...la rama de producción nacional de ‘Ruedas de acero, de diámetro nominal superior o igual a 444,5 mm (17,5”) pero inferior o igual a 622,33 mm (24,5”) y ancho nominal superior o igual a 152,4 mm (6”)’, de los tipos utilizados en autobuses, camiones, remolques y semi-remolques’ sufre daño importante y que ese daño es causado por las importaciones con presunto dumping originarias de la República Popular China, estableciéndose así los extremos de relación causal requeridos para continuar con la investigación”. Asimismo, recomendó “...aplicar una medida provisional a las importaciones de ‘Ruedas de acero, de diámetro nominal superior o igual a 444,5 mm (17,5”) pero inferior o igual a 622,33 mm (24,5”) y ancho nominal superior o igual a 152,4 mm (6”)’, de los tipos utilizados en autobuses, camiones, remolques y semi-remolques’ originarias de la República Popular China bajo la forma de un derecho ad valorem de 41,78%”.

El 23 de julio de 2019, mediante Resolución MPyT N° 597/2019, publicada en el Boletín Oficial el 24 de julio de 2019, se dispuso la continuación de la investigación con la aplicación de derechos antidumping provisionales.

Con fecha 31 de julio de 2019, se solicitó a la SCE que, atento a la complejidad técnico del caso y ante la imposibilidad de cumplir con los plazos establecidos para la Determinación Final de Daño, se autorice a esta Comisión a hacer uso del plazo adicional previsto en el artículo 30, segundo párrafo del Decreto Reglamentario N° 1393/08. Con fecha 1 de agosto de 2019 la SCE prestó conformidad a tal solicitud.

El 3 de septiembre de 2019, la CNCE aprobó el Informe de Relevamiento de lo Actuado con anterioridad a la Determinación Definitiva (IF-2019-798300509-APN-CNCE#MPYT), elaborado por la SCE.

Con fecha 6 de septiembre de 2019, mediante Acta N° 2199 (IF-2019-80898815-APN-CNCE#MPYT), y considerando los antecedentes detallados en la mencionada Acta, el Directorio de esta CNCE solicitó “la apertura de una Información Sumaria en los términos del Título II del Reglamento de Investigaciones Administrativas, aprobado por el Decreto N° 467 de fecha 5 de mayo de 1999 y por el Decreto N° 70 de fecha 23 de enero de 2019 a efectos de determinar la existencia de hechos y/o cualquier otra irregularidad conexas en el ámbito de esta Comisión Nacional de Comercio Exterior con relación a los hechos descriptos en los antecedentes de la presente”.<sup>[6]</sup>

Con fecha 20 de septiembre de 2019, por instrucción de los miembros del Directorio de la CNCE se incorporó a las actuaciones la Información Sistematizada de los Hechos Esenciales (ISHE) – Informe GIN-GI/SHE N° 11/19.

El 3 de octubre de 2019, el Directorio de la CNCE, en el marco de la asignación de facultades efectuada a esta CNCE mediante la Resolución del Ministerio de Producción y Trabajo (MPyT) N° 381/2019 del 30 de mayo de 2019, publicada en el Boletín Oficial el 31 de mayo de 2019, mediante Acta N° 2214 determinó la existencia de prácticas de dumping para las operaciones de exportación de “Ruedas de acero, de diámetro superior o igual a 444,5 mm (17,5”) pero inferior o igual a 622,33 mm (24,5”) y ancho nominal superior o igual a 152,4 mm (6”)’, de los tipos utilizados en autobuses, camiones, remolques y semi-remolques” originarias de la República Popular China. El margen de dumping determinado fue de 41,78%.

## II. MARCO LEGAL DE LA DETERMINACIÓN FINAL DE DAÑO.

La normativa específica aplicable a esta investigación es el Acuerdo Relativo a la Aplicación del Artículo VI del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio de 1994 de la Organización Mundial del Comercio (OMC)<sup>[7]</sup>, aprobado por la Ley N° 24.425 y su Decreto reglamentario N° 1393/08.

Por su parte, los incisos a) y d) del artículo 3ro. del Decreto N° 766/94 establecen que la CNCE es competente para conducir las investigaciones y el análisis de daño a la producción nacional causado por prácticas de dumping en el comercio internacional, así como para proponer las medidas que fueran pertinentes para paliarlo.

Asimismo, el artículo 30 del Decreto N° 1393/08 establece que *“la Comisión... procederá a formular su determinación final de daño a la rama de producción nacional y de relación de causalidad entre éste y el dumping o la subvención, elevando sus conclusiones a la Secretaría y remitiendo copia de dicho informe a la Subsecretaría. Asimismo, de corresponder, deberá proponer las medidas definitivas que fueren pertinentes para paliar el daño, indicando la metodología utilizada para el cálculo de las mismas”*.

El Informe Técnico y la determinación final de la Comisión son el resultado de la evaluación de los elementos contenidos en el expediente, en especial de aquellos incorporados al mismo a partir de la determinación preliminar de daño y de relación de causalidad expuesta en el Acta de Directorio N° 2148, y su evaluación en el marco de las normas vigentes que rigen cada aspecto de la investigación, tal como se analiza en las secciones siguientes.

## III. PRODUCTO IMPORTADO OBJETO DE INVESTIGACIÓN.

Conforme a lo establecido por la Resolución ex SC N° RESOL-2018-139-APN-SECC#MPYT, el producto investigado fue definido como *“Ruedas de acero, de diámetro superior o igual a 444,5 mm (17,5”) pero inferior o igual a 622,33 mm (24,5”) y ancho nominal superior o igual a 152,4 mm (6”), de los tipos utilizados en autobuses, camiones, remolques y semi-remolque”* originarias de China, que clasifican por las posiciones arancelarias de la Nomenclatura Común del MERCOSUR (NCM)/ SIM 8708.70.90.292 y 8716.90.90.391<sup>[8]</sup>.

La peticionante identificó únicamente a la firma importadora ALTERNATIVAS COMERCIALES S.A, empresa acreditada en las presentes actuaciones y que remitió su respectiva respuesta al Cuestionario para el Importador enviado por esta CNCE. También se encuentra acreditada la firma ACOPLADOS SALTO S.A. En relación a las firmas exportadoras, DISTRIBUIDORA COMERSUR manifestó que no le fue posible identificar la razón social de las mismas, toda vez que la estructura productiva del origen investigado se encuentra atomizada.

## IV. PRODUCTO SIMILAR.

La legislación vigente exige que una determinación acerca de la existencia de daño a la industria nacional esté basada en una investigación acerca del efecto que las importaciones objeto de dumping causan a la rama de producción nacional de productos similares a los importados (Artículo 3 del Acuerdo Antidumping).

A tal fin, el artículo 2.6 del Acuerdo Antidumping expresa que *“se entenderá que la expresión ‘producto similar’ (‘like product’) significa un producto que sea idéntico, es decir, igual en todos los aspectos al producto de que se trate, o, cuando no exista ese producto, otro producto que, aunque no sea igual en todos los aspectos, tenga características muy parecidas a las del producto considerado”*.

Mediante Acta N° 2106 (de Existencia de Producto Similar y Representatividad), el Directorio de esta CNCE

determinó que las “*Ruedas de acero, de diámetro nominal superior o igual a 152,4 mm (17,5”) pero inferior o igual a 622,33 mm (24,5”) y ancho nominal superior o igual a 152,4 mm (6”), de los tipos utilizados en autobuses, camiones, remolques y semi-remolques*” originarias de China encontraban un producto similar nacional. Dicha determinación fue ratificada mediante las Actas N° 2111 (de Daño y Causalidad Previo a la Apertura) y N° 2148 (de Determinación Preliminar de Daño y Causalidad).

En esta etapa final de la investigación se profundizó el análisis realizado en dichas oportunidades evaluando la información obrante en el expediente a efectos de analizar si, en función de la información aportada por las partes, corresponde mantener la determinación citada precedentemente. Todo ello basado en la información brindada por la peticionante DISTRIBUIDORA COMERSUR y las empresas importadoras ALTERNATIVAS COMERCIALES y ACOPLADOS SALTO<sup>[9]</sup>.

En vista de ello, se expondrá a continuación, en forma sintética, la información relativa a las características físicas, los usos y sustituibilidad, el proceso de producción, las normas técnicas, los canales de comercialización, la percepción del usuario y los precios, tanto respecto del producto objeto de investigación como del producto similar nacional, de acuerdo a la información que obra en el expediente y se encuentra desarrollada en el Informe Técnico.

En esta sección se expondrán en forma abreviada los distintos argumentos aportados por las partes, esgrimidos en las distintas presentaciones agregadas al expediente. Los mismos serán analizados en las secciones subsiguientes, de corresponder.

#### **IV.1. Características físicas.**

La rueda de acero es un elemento rotante que soporta cargas entre el neumático y el eje y está constituida por dos partes principales: por un lado, la llanta, y por otro, -dependiendo del tipo de rueda- por un disco y/o uno o más aros<sup>[10]</sup>.

La peticionante señaló que las ruedas de acero, tanto nacionales como importadas, pueden ser de dos tipos: “ruedas de disco”, compuestas de una llanta y un disco con unión permanente que permite unir la llanta con la maza del vehículo, y “ruedas artilleras”, compuestas de una llanta y un aro adaptador con unión permanente que permite unir la llanta con la maza del vehículo y otro/s aro/s que son para fijar neumáticos con cámara.

Asimismo, DISTRIBUIDORA COMERSUR mencionó que las ruedas de acero pueden ser fabricadas para neumáticos sin cámara y con cámaras, con características particulares y de diferentes medidas<sup>[11]</sup>.

Cabe mencionar que, en función del mercado al cual se destinen existen, por un lado, las denominadas ruedas de tipo AM (After Market) destinadas al mercado de reposición y, por el otro, a las ruedas OEM (Original Equipment Manufacturer) destinadas a la fabricación de equipos originales y mayormente importadas por importantes terminales de camiones y autobuses.

Por su parte, la firma importadora ALTERNATIVAS COMERCIALES informó importar un único modelo de ruedas de acero objeto de investigación<sup>[12]</sup>.

La firma importadora ACOPLADOS SALTO señaló que las ruedas de acero importadas se diferencian de las de producción nacional porque poseen un mayor peso, cuentan con un espesor de platina mayor y una estructura más reforzada. Asimismo, destacó que el espesor del centro de la llanta (es decir, el disco central) es de 14 mm. en el caso del producto importado de China mientras que el del producto nacional es de 12,5, siendo esta diferencia

decisiva por derivar en mayor poder de carga, menor fatiga de los materiales y superior estabilidad del rodado<sup>[13]</sup>.

La productora nacional DISTRIBUIDORA COMERSUR cuestionó las manifestaciones esgrimidas por ACOPLADOS SALTOS, alegando que *“es una tendencia a nivel mundial... la reducción del peso de los componentes de los vehículos”* ya que ello tiene como beneficio menor inercia rotacional, menor consumo de combustible y de emisión de gases contaminantes y mayor capacidad de carga, entre otros aspectos. Adicionalmente señaló que, si bien el aumento del peso de la rueda reduce el centro de gravedad, la diferencia de peso –por ejemplo, en el caso del modelo de 22,5x8,25- no supera los 2 kilogramos lo que, comparado con el peso total del vehículo *“hace intrascendente este hecho”*. Asimismo, remarcó que la fabricación de ruedas de acero emplea materias primas de primera calidad y que la reducción de espesores es fruto del uso de acero con características superiores que permiten mejorar el desempeño de los productos. Finalmente, destacó que el diseño de las ruedas de acero se realiza siguiendo las tendencias internacionales de seguridad para responder a los requisitos normativos, legales, reglamentarios y el de los clientes.

En la misma línea se expresó ALTERNATIVAS COMERCIALES al manifestar que la reducción del peso de la rueda es una preocupación constante de los fabricantes mundiales que realizan cuantiosas inversiones para innovar en tecnología y en procesos productivos. En este sentido, ejemplificó lo logrado por IOCHPE MAXION –empresa que produce ruedas de acero en Europa- que redujo el peso de la rueda de 43 kg en 1995 a 33 kg en 2018 (teniendo como objetivo para 2020 que las mismas lleguen a pesar 30 kg) sin que ello implique reducción de resistencia.

Por todo lo expuesto, teniendo en cuenta la información aportada por las partes, si bien pueden existir algunas diferencias en las dimensiones y el peso entre las ruedas de acero nacionales e importadas de China, las mismas no revisten los alcances atribuidos por las firmas importadoras, resultando el producto nacional y el importado objeto de investigación similares desde el punto de vista de las características físicas.

#### **IV.2. Usos y sustituibilidad.**

En cuanto a los usos, conforme surge del expediente, tanto las ruedas de acero importadas como las de producción nacional se utilizan para unir la llanta con la maza del vehículo, fundamentalmente en camiones, autobuses, acoplados, remolques y semi-remolques siendo sus usuarios los fabricantes de tales vehículos (acopladistas), las terminales automotrices y el mercado de reposición.

Por otra parte, tanto la productora nacional como el sector importador participante coincidieron en informar como productos sustitutos, las ruedas de aleación de aluminio. No obstante, la peticionante aclaró que se tratan de productos distintos ya que resultan más livianas, poseen un costo tres veces más elevado y cuentan con prestaciones técnicas diferentes.

Por lo expuesto, de la información obrante en el expediente, no existen diferencias entre los usos y sectores usuarios de las ruedas de acero de producción nacional respecto de las importadas objeto de investigación

#### **IV.3. Proceso de producción.**

El proceso de producción nacional de las ruedas de acero comprende las siguientes etapas: a) Recepción y corte de la materia prima: básicamente la recepción de chapa de acero de bajo carbono (SAE 1010/1015) laminada en caliente que combina propiedades estructurales con buena aptitud al conformado y soldabilidad. La calidad y el espesor seleccionados permiten absorber con holgura las exigencias mecánicas, calculada en base a los pesos máximos legales permitidos por eje, a que son sometidas las ruedas; b) Luego, cada corte de chapa se destina, de

acuerdo a sus dimensiones, a las líneas de fabricación de discos, aros y llantas.; c) Ensamble: los componentes son ensamblados y soldados para formar una unidad permanente, la cual es enviada al proceso de terminación superficial y pintura y d) Embalaje: la rueda terminada, según su tipo, se entrega a expedición para embalaje y posterior despacho al cliente.

La firma solicitante señaló que todos los subcomponentes son producidos por la empresa, siendo los insumos de origen nacional.

Se señala que no se dispone de información relativa al proceso de producción del producto importado objeto de investigación.

No obstante, DISTRIBUIDORA COMERSUR señaló en este sentido que, de acuerdo a información observada de fuente pública, el proceso de producción de las ruedas de acero de China resulta similar al nacional.

#### **IV.4. Normas técnicas.**

De acuerdo a la información obrante en el expediente, al ser definidas las ruedas de acero como autopartes de seguridad (Resolución N° 66/2008 de la Secretaría de Industria) deben cumplir con los requisitos y ensayos especificados en la norma IRAM-AITA 8-A1:2010<sup>[14]</sup>, trámite que se efectúa ante el INTI presentando las licencias de certificación correspondientes.

DISTRIBUIDORA COMERSUR informó que las ruedas de acero que fabrica también están sujetas a otras normas técnicas, tanto nacionales como internacionales, normas aplicables al sistema de calidad y de especificaciones internas.<sup>[15]</sup>

Asimismo, destacó que, a excepción del Certificado de Homologación de Autopartes de Seguridad (CHAS) requerido para las ruedas de acero destinadas al mercado de reposición, el resto de las normas técnicas no son de cumplimiento obligatorio, sin embargo, desde un punto de vista práctico, si no se cumple con la normativa mencionada, no se podrían vender las ruedas de acero, ya que las mencionadas normas son para garantizar que el producto cumpla con determinados parámetros para que se pueda montar sin problemas al vehículo y que, a su vez, la rueda de acero pueda recibir el neumático que corresponda, destacando que algunos clientes tienen normas propias, a las cuales, según su decir, podrían adaptarse para su fabricación y/o ensayos de control.

La peticionante señaló que las ruedas de acero que se destinan a las terminales automotrices -en particular, de camiones y autobuses- no deben cumplir con los requisitos para la Licencia de Configuración de Modelo (LCM), no obstante, pueden adaptarse a las normas de fabricación y/o ensayos de control propias de cada cliente.

Adicionalmente, DISTRIBUIDORA COMERSUR señaló que la aplicación y cumplimiento de las normas citadas demuestran que los productos que fabrica cumplen con estrictos requisitos de seguridad activa y pasiva, asegurando al usuario que los productos son confiables y cumplen con un estándar de calidad internacional.

En virtud de lo expuesto, y considerando el mercado al cual se destinan las ruedas de acero (reposición o terminales automotrices), no surgen diferencias en cuanto a las normas técnicas entre las ruedas de acero de producción nacional y las importadas originarias de China.

#### **IV.5. Canales de comercialización.**

De acuerdo a lo manifestado por la firma DISTRIBUIDORA COMERSUR el producto nacional se destina,

aproximadamente, en un 45% a Acopladores, 27% a Distribuidores<sup>[16]</sup>, 15% a Terminales Automotrices, 10% al canal minorista<sup>[17]</sup> y 2% al consumidor final<sup>[18]</sup>, siendo comercializadas bajo la marca “Ruedas y Llantas Protto”.

En cuanto a los canales de comercialización del producto importado, ALTERNATIVAS COMERCIALES informó que las ruedas de acero importadas son comercializadas en un 70% por Acopladores, vendiéndose el resto a través de distribuidores (20%), terminales automotrices (8%) y por minoristas (2%), agregando que las ruedas que importa son de las marcas IOCHPE MAXION Wheels de Brasil y Sunrise de China.

La empresa importadora ACOPLADOS SALTO auto consume el 100% de las ruedas de acero que importa para la fabricación de acoplados y semi-remolques, importando las ruedas de marca CRANE de China.

En función de lo expuesto, tanto las ruedas de acero importadas como las de fabricación nacional comparten semejantes canales de comercialización, aunque no la importancia de los mismos.

#### **IV.6. Percepción del usuario.**

La firma peticionante señaló que el usuario no percibe diferencias entre las ruedas de acero importadas de China y las nacionales, destacando que lo más relevante es la diferencia de precios que puede haber en una operación. No obstante, indicó que las ruedas de acero comercializadas a las terminales automotrices cuentan con determinadas especificaciones requeridas por cada cliente.

En sentido contrario, las empresas importadoras ALTERNATIVAS COMERCIALES y ACOPLADOS SALTO opinaron que existen diferencias entre las ruedas de acero nacionales y las objeto de investigación, básicamente dadas por el peso, la terminación, la soldadura, la capacidad de carga y la durabilidad, siendo las ruedas de acero importadas más eficientes en estos aspectos<sup>[19]</sup>.

ALTERNATIVAS COMERCIALES agregó que comercializa ruedas de acero con marcas internacionales y que cuenta así con un prestigio de marca. En sentido similar, DISTRIBUIDORA COMERSUR manifestó que basa su prestigio de marca no solo en su trayectoria de 90 años en el mercado sino también en la durabilidad y en las prestaciones de las ruedas que produce.

En función de lo expuesto, si bien hay una controversia entre las partes respecto de cómo percibiría el usuario las ruedas de acero, en general no se observan diferencias significativas entre el producto investigado y el de fabricación nacional en lo que a prestaciones generales se refiere.

#### **IV.7. Precios.**

Cuando se analizaron los precios, si bien existen diferencias entre los del producto nacional y los del producto investigado, las mismas no ameritan considerar que ambos productos no resulten similares.

#### **IV.8. Conclusión.**

Así, teniendo en cuenta todo lo expuesto, y como fuera expuesto en etapas previas, sin perjuicio de las cuestiones planteadas en cuanto a la percepción del usuario, del análisis efectuado en esta etapa final no surgen elementos que demuestren diferencias significativas entre las ruedas de acero objeto de investigación y las nacionales respecto de los distintos ítems enumerados precedentemente que ameriten modificar las conclusiones de esta Comisión sobre estos puntos, adoptadas en las Actas N° 2106, N° 2111 y N° 2148, respecto de la existencia de un producto similar nacional.



En este sentido, y por los fundamentos recién expuestos, con la información disponible en esta etapa final del procedimiento, esta CNCE mantiene su determinación en cuanto a que las *“Ruedas de acero, de diámetro nominal superior o igual a 444,5 mm (17,5”) pero inferior o igual a 622,33 mm (24,5”) y ancho nominal superior o igual a 152,4 mm (6”), de los tipos utilizados en autobuses, camiones, remolques y semi-remolques”* originarias de la República Popular China, encuentran un producto similar nacional.

## **V. INDUSTRIA NACIONAL.**

Una vez identificado el producto similar, corresponde establecer cuál es la rama de producción nacional sobre la que se evaluará el efecto de las importaciones objeto de dumping. En tal sentido, el párrafo 1 del Artículo 4 del Acuerdo Antidumping expresa: *“a los efectos del presente Acuerdo, la expresión ‘rama de producción nacional’ se entenderá en el sentido de abarcar el conjunto de los productores nacionales de los productos similares, o aquellos de entre ellos cuya producción conjunta constituya una proporción importante de la producción nacional total de dichos productos”*.

La CNCE definió como período de investigación el lapso que se extiende desde enero de 2015 hasta noviembre de 2018.

Conforme surge del Acta de Directorio N° 2148 (de Daño y Causalidad Preliminar), en su parte pertinente, la empresa DISTRIBUIDORA COMERSUR representó entre el 55% y el 69% de la producción nacional de ruedas de acero durante el período investigado. Cabe señalar que la información referida a producción nacional fue certificada por la Asociación de Fábricas Argentinas de Componentes (A.F.A.C.). El resto de la industria nacional está conformada por la empresa Alpha Figuiera S.R.L.

En este marco, cabe señalar que las empresas Musian Canciani y Cia S.A., Nurbit SC y Su Llant S.A., quienes formaban parte de la rama de producción nacional de ruedas de acero, no han producido las mismas en el período investigado.

Por consiguiente, la Comisión ratifica su determinación en cuanto a DISTRIBUIDORA COMERSUR constituye la rama de producción nacional, en los términos del Artículo 4.1 del Acuerdo Antidumping.

## **VI. ARGUMENTOS EXPUESTOS POR LAS PARTES.**

En esta sección se presentan, en forma sintética, los argumentos esgrimidos por las partes y que esta CNCE considera conducentes para su análisis. Los mismos serán analizados en las secciones subsiguientes.

### **VI.1. Respecto del Daño Importante.**

DISTRIBUIDORA COMERSUR manifestó que la industria nacional de ruedas de acero sufre daño importante por las importaciones originarias de China en condiciones de dumping, señalando que los niveles de precios a los que ingresan al país –que resultan inferiores a los costos de fabricación- generan una contención en los precios de venta del producto nacional afectando a la rentabilidad, impidiendo operar en niveles de utilidad adecuados para la industria. Así, indicó que las importaciones, si bien disminuyeron en 2016, se incrementaron 134% en 2017 y 25% en enero-noviembre de 2018 en términos absolutos, mientras que, con relación al consumo aparente, se incrementaron entre puntas pasando de detentar un 17% del mercado en 2015 a un 25% en el período parcial de 2018.

DISTRIBUIDORA COMERSUR consideró pertinente mencionar determinados factores específicos del mercado

de ruedas de acero con el objeto de exponer la profundidad del daño que sufre la industria nacional a consecuencia de las importaciones a precios predatorios originarias de China:

1.-Se trata de un mercado caracterizado por una fuerte participación de productos importados. Hasta principios del 2018, la industria brasileña mostró un comportamiento muy agresivo con sus exportaciones hacia Argentina, tanto en términos del volumen exportado como en cuanto a los precios medios FOB a los que ingresaron.

2.- La oferta nacional está compuesta por dos fabricantes: DISTRIBUIDORA COMERSUR y ALPHA FIGUEIRA.

ALPHA FIGUEIRA, como consecuencia de las importaciones chinas y brasileñas, ha disminuido sus niveles de producción y despachos, a la vez que, en junio de 2018, decidió adelantar vacaciones a parte de su personal, mientras que DISTRIBUIDORA COMERSUR informó que debió llevar a cabo *“una estrategia comercial agresiva concentrada en aumentar volúmenes de venta aún a un muy bajo nivel de rentabilidad neta, para mantenerse operando en el mercado”*, Agregando que en 2017 la rentabilidad neta después de impuestos se ubicó en valores inferiores al 2,6%, situación que se tornó aún más crítica en enero-junio de 2018 con el considerable incremento de las importaciones chinas.

DISTRIBUIDORA COMERSUR consideró que, *“de no tomarse medidas que impidan el ingreso de llantas chinas a precio de dumping, la industria fabricante de llantas de acero para camión se verá fuertemente afectada condicionándose su operatividad”*, enumerando los indicadores de volumen afectados por las importaciones investigadas. Asimismo, indicó que la industria productora de llantas en China está compuesta por decenas de empresas y “traders” que operan bajo diferentes y variadas modalidades y, en ciertos casos, en y desde otros países, para exportar estos productos de origen chino.

En sus alegatos finales, DISTRIBUIDORA COMERSUR reiteró sus argumentos de daño como consecuencia de las ruedas de acero importadas de China a precios de dumping, concluyendo que la no aplicación de medidas definitivas afectaría la existencia de la industria nacional de ruedas de acero, *“toda vez que al ingresar el producto investigado en cantidades crecientes y con precios de dumping, fuerzan la contracción de los precios del producto local hasta el punto de hacer perder rentabilidad al negocio, llevando al cierre del mismo por dejar de ser competitivo”*.

Las empresas importadoras ALTERNATIVAS COMERCIALES S.A. y ACOPLADOS SALTO S.A., por el contrario, consideraron que no se produjo daño a la industria nacional como consecuencia de las importaciones de ruedas de acero originarias de China.

ALTERNATIVAS COMERCIALES indicó que la caída en la fabricación de acoplados y semi-remolques, principales mercados de destino de las ruedas de acero, como así también la baja programación de las terminales, constituyen factores de daño a la industria nacional y que los precios medios FOB de las ruedas de acero originarias de China aumentaron en el período considerado, por el importante incremento de precios del mineral de hierro a nivel mundial (principal componente del acero) y la gran oscilación en los costos del flete marítimo, lo cual, a su vez, generó una disminución en la participación de las ruedas de acero de China en el mercado nacional ya que *“dejaron de ser competitivas para el mercado argentino”*.

Sobre el particular se expresó DISTRIBUIDORA COMERSUR señalando que el precio del principal componente de las ruedas de acero *“se trata de un precio distorsionado debido a los altos subsidios”*, destacando que existen investigaciones por dumping en terceros mercados para el origen investigado (Unión Europea y Estados Unidos, esta última culminando con la aplicación de medidas definitivas en mayo de 2019).

ALTERNATIVAS COMERCIALES también expresó que sus compras al exterior se redujeron por el importante incremento del precio de su proveedor –motivado por el aumento del precio del mineral de hierro-, por la contracción del mercado y, en forma severa, por el impacto de las devaluaciones, eventos que forzaron a su empresa a endeudarse para cubrir costos operativos, adicionando que *“las dificultades comerciales, financieras y de otra índole”* que sufra la peticionante, son comunes a *“todos los operadores de ese sector en nuestro país”*, ya que las ventas cayeron por contracción de la demanda y de la existencia de tasas de interés perjudiciales para la industria.

Por último, ALTERNATIVAS COMERCIALES solicitó que se analizaran otros factores de daño y manifestó que la gravísima crisis del sector se originó básicamente en la importante caída en las unidades producidas tanto de acoplados y remolques como de camiones y ómnibus, cuyo impacto se observó en 2018 agravándose en 2019.

La importadora ACOPLADOS SALTO indicó que el mercado en el cual opera no es masivo, ya que el mismo cuenta con mil patentamientos mensuales aproximadamente –para lo cual requieren trece mil ruedas de acero normalmente-. Según dicha empresa, *“el mercado local no cuenta con capacidad de producir esa cantidad y mucho menos ofrece insumos de la calidad que se encuentra con proveedores extranjeros”*, entendiendo, en consecuencia, que las importaciones de ruedas de acero de China no repercuten en la industria nacional en tanto la demanda supera ampliamente a la capacidad de producción nacional.

Dicha firma importadora también agregó que no existe un producto similar nacional al importado originario de China por su empresa y consideró que, atento a que autoconsume la totalidad de las ruedas de acero que importa a diferencia del resto de los importadores que las comercializan, *“no es razonable aplicarles las mismas reglas”*, por lo que solicitó se la excluya de una eventual medida.

En similar sentido se expresó ALTERNATIVAS COMERCIALES en sus consideraciones finales alegando diferencias entre el producto nacional y el importado investigado debido a la tecnología, los sistemas de control y las normas internacionales empleadas, todo lo cual determina una diferencia de calidad entre dichos productos, agregando que las ruedas de acero chinas respetan las normas más modernas (OHSAS 18001 (2017) y la IATG 16949 exigida por todas las fabricas F.O.M del mundo, cuyo vencimiento opera en 2020), mientras que las fabricadas por DISTRIBUIDORA COMERSUR responden a la Norma ISO 9001 que se pusieron en práctica en 1990 y deben ser revalidadas periódicamente. Asimismo, señaló que la peticionante no cuenta con las normas de seguridad exigidas por el mercado brasileiro (Inmetro) y que los intentos de la peticionante por exportar a Brasil han fracasado por la baja calidad.

En sus alegatos finales, DISTRIBUIDORA COMERSUR consideró oportuno destacar que, no obstante las múltiples presentaciones efectuadas por las empresas importadoras ALTERNATIVAS COMERCIALES y ACOPLADOS SALTO, el producto nacional y el importado investigado se tratan sin lugar a dudas de productos similares, toda vez que dichas empresas no han presentado pruebas que desvirtúen el resultado arribado.

#### VI.2. Respecto de la Amenaza de daño<sup>[20]</sup>

DISTRIBUIDORA COMERSUR resaltó el exceso de la capacidad de producción de China, la cual no solo es suficiente para abastecer el mercado interno chino, sino que también resulta 37 veces superior al consumo aparente del mercado argentino. En este marco mencionó que los productores chinos BETTER CHWHEEL, CIMAC WHEEL, INTELLIGENT TRANSPORTATION SYSTEMS, JINGU, MAXION NANTONG y SUNRISE GROUP, en conjunto, alcanzaron una producción de 6.677.308 unidades en el año 2017.

Indicó además que China depende fuertemente de las ventas al mercado externo, señalando que exportan más del

50% de su producción, por lo cual mantienen políticas agresivas vendiendo sus excedentes en mercados de exportación a precios de dumping “a fin de mantener la continuidad operativa de sus plantas y dar ocupación a su personal”.

Por último, DISTRIBUIDORA COMERSUR destacó la existencia de medidas antidumping en otros países, lo que afecta a las exportaciones chinas y “...producen nuevos desvíos en el flujo habitual de exportaciones y exigen una recolocación de los saldos exportables hacia otros países” por lo que, “...países como el nuestro constituyen una ‘zona liberada’ para dichas exportaciones”.

En sus alegatos finales, la importadora ALTERNATIVAS COMERCIALES manifestó que siendo Brasil un país indiscutible en la protección de su producción nacional y donde existe uno de los tres mayores productores de ruedas del mundo, no rige en dicho mercado restricción alguna a las importaciones de ruedas de acero originarias de China.

## VII. ANÁLISIS DE LA EXISTENCIA DE DAÑO.

El Artículo 3.1 del Acuerdo Antidumping establece el esquema al que deberá ajustarse la determinación de la existencia de daño, expresando textualmente: “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”.

En vista de lo dispuesto en la citada norma, la CNCE procedió a analizar inicialmente la evolución de las importaciones de ruedas de acero y su efecto sobre los precios del producto nacional, para luego considerar la repercusión sobre la rama de producción nacional en el marco de las condiciones de competencia que son características del mercado en cuestión.

A fin de proceder a realizar dicho análisis, conforme fuera expuesto, la CNCE definió como período investigado el lapso que abarca los años completos 2015 – 2017 y el período enero-noviembre de 2018<sup>[21]</sup>.

Cabe mencionar que en esta instancia final de la investigación se efectuaron verificaciones “in situ” en distintas empresas participantes, con el objeto de constatar si la información suministrada por ellas se encontraba respaldada por los soportes documentales pertinentes.

Por el lado de las empresas importadoras, se realizó tal verificación a las firmas ALTERNATIVAS COMERCIALES y ACOPLADOS SALTO, solicitándose a las empresas los papeles de trabajo y la documentación respaldatoria. En la siguiente tabla se presenta en forma resumida los resultados de dichas verificaciones. Para mayor detalle, se remite a los respectivos informes, que forman parte del Informe Técnico.

Tabla N° 1 – Verificaciones efectuadas a importadores participantes.

Empresa	Resumen
ALTERNATIVAS COMERCIALES	<u>Variables objeto de verificación:</u> importaciones, precios en el mercado interno, costos de nacionalización del producto representativo, reventa al mercado interno y existencias.

	<p><u>Resultado:</u> de la verificación practicada no surgieron diferencias con lo informado oportunamente por la empresa, excepto en las ‘existencias’ que no pudieron ser verificada ya que, al momento de la verificación la empresa no contaba con la totalidad de los soportes documentales necesarios para constatar la información suministrada.</p>
ACOPLADOS SALTO	<p><u>Variables objeto de verificación:</u> compras internas de ruedas de acero, existencias del producto importado al 31 de diciembre de 2016 y 2017 y al 30 de noviembre de 2017 y 2018, y costos de nacionalización hasta depósito del importador.</p> <p><u>Resultado:</u> De la verificación practicada no surgieron diferencias con lo informado oportunamente por la empresa.</p>

Fuente: Información obrante en el Informe Técnico (Anexo II: Informes de Verificación).

### **VII.1. Evolución de las importaciones y condiciones de competencia entre el producto nacional y el importado objeto de investigación.**

El Artículo 3.2 del Acuerdo Antidumping exige que, al analizar las pruebas pertinentes, se tenga en cuenta si ha habido un aumento significativo de las importaciones objeto de presunto dumping, *“en términos absolutos o en relación con la producción o el consumo del Miembro importador”*.

La información relativa a las importaciones de ruedas de acero fue obtenida de fuente DGA y corresponden a los despachos ingresados a través de las posiciones arancelarias NCM/SIM 8716.90.90.391 y 8708.70.90.292. Asimismo, la firma peticionante informó que por dichas posiciones arancelarias ingresaban productos distintos al investigado, por lo que se procedió a considerar solamente aquellas operaciones en las que el peso por unidad de las ruedas de acero se encontraba entre los 23 y los 48 kilogramos por unidad, rango establecido por DISTRIBUIDORA COMERSUR<sup>[22]</sup>. Cabe destacar que, en esta etapa final no surgen diferencias entre las importaciones informadas por ALTERNATIVAS COMERCIALES y ACOPLADOS SALTO y las de fuente oficial.

Las importaciones totales de ruedas de acero, en volumen, fueron de 126,3 mil unidades en 2015 y tuvieron un comportamiento oscilante: disminuyeron 31% en 2016, crecieron 19% en 2017, cuando se importaron 103,9 mil unidades, y volvieron a caer 21% en enero-noviembre de 2018, cuando ingresaron 74,7 mil unidades. Si se consideran los últimos doce meses (diciembre/2017- noviembre/2018), se observa una disminución del 15,5% respecto de los doce meses previos.

Las importaciones de China fueron de 37,7 mil unidades en 2015, disminuyeron 63% en 2016 y se incrementaron el resto del período: 134% en 2017, cuando se importaron 32,7 mil unidades, y 25% en el período parcial de 2018, al totalizar 36 mil unidades. El incremento registrado en los últimos doce meses fue del 38%. Así, las importaciones originarias de China representaron el 30% en 2015, el 16% en 2016, el 31% en 2017 y el 48% en enero-noviembre de 2018, de las importaciones totales.

Las importaciones de los orígenes no objeto de investigación fueron de 88,5 mil unidades y disminuyeron en todo el período: 17% en 2016, 3% en 2017, cuando alcanzaron 71,1 mil unidades, 41% en los meses analizados de 2018, al totalizar 38,7 mil unidades, y 37% en los últimos doce meses. Estas importaciones representaron el 70% del total importado en 2015, el 84% en 2016, el 69% en 2017 y el 52% en enero-noviembre de 2018.

En valores, las totales fueron de 7,28 millones de dólares FOB en 2015, disminuyeron 37% en 2016, aumentaron

18% en 2017, cuando totalizaron 5,39 millones de dólares FOB, y volvieron a caer 17% en el período parcial de 2018, con 4,10 millones dólares FOB. Las importaciones objeto de investigación fueron de 1,50 millón de dólares FOB en 2015 y mostraron la misma tendencia que en volumen: disminuyeron 71% en 2016 y aumentaron el resto del período: 158% en 2017, cuando totalizaron 1,11 millón de dólares FOB, y 56% en enero-noviembre de 2018, cuando fueron de 1,53 millón de dólares FOB. De considerar los últimos 12 meses del período dichas importaciones aumentaron 70% respecto de los doce meses anteriores.

El precio medio FOB de las importaciones de ruedas de acero de China fue de 40 dólares FOB por unidad en 2015, disminuyó 23% en 2016 y aumentó: 11% en 2017, cuando fue de 34 dólares FOB por unidad, y 25% en enero-noviembre de 2018, al alcanzar 43 dólares FOB por unidad. Por su parte, el precio medio FOB de las importaciones de orígenes distintos a China se ubicó entre 40 dólares FOB por unidad (India – 2017) y 321 dólares FOB por unidad (Resto – 2015).

El consumo aparente de ruedas de acero fue de 218,13 mil unidades en 2015, y presentó un comportamiento oscilante a lo largo del período: se redujo 7,1% en 2016, aumentó 5,6% en 2017, al registrarse 214 mil unidades, y volvió a caer 23% en enero-noviembre de 2018, totalizando 154,6 mil unidades. La participación de las ventas de producción nacional en dicho consumo fue del 43% en 2015, 50% en 2016 y 52% en 2017 y en enero-noviembre de 2018, mientras que la participación de las ventas de la peticionante fue del 24% en 2015, 28% en 2016, 36% en 2017 y 35% en los meses analizados de 2018.

Las importaciones investigadas tuvieron una participación en el consumo aparente que pasó del 14% en 2015 y en 2016, al 19% en 2017 y al 22% en enero-noviembre de 2018. Las importaciones de orígenes distintos al investigado tuvieron una participación del 43% en 2015, 36% en 2016, 29% en 2017 y del 26% enero-noviembre de 2018.

La relación entre las importaciones investigadas y la producción nacional de ruedas de acero fue del 41% en 2015, 14% en 2016, 30% en 2017 y 43% en enero-noviembre de 2018.

## **VII.2. Efecto de las importaciones investigadas sobre los precios del producto similar nacional.**

Según lo establecido en los artículos 3.1 y 3.2 del Acuerdo Antidumping y la correspondiente reglamentación nacional, la Comisión debe determinar si las importaciones investigadas afectaron los precios del producto similar en el mercado interno. Para ello la CNCE procedió a analizar si existió una significativa subvaloración de precios de las importaciones objeto de dumping en comparación con el precio del producto similar, o bien si el efecto de tales importaciones fue hacer descender de otro modo los precios en medida significativa o impedir en medida significativa el incremento que en otro caso se hubiera producido.

A efectos de contrastar los precios del producto investigado y del similar nacional se realizaron distintas comparaciones de precios en base a la información disponible en el expediente.

En esta etapa final del procedimiento, la CNCE consideró adecuado realizar comparaciones de precios entre el producto nacional y el importado del origen investigado respecto del producto representativo *rueda 8,25" x 22,5"*<sup>[23]</sup>.

Se consideraron dos niveles de comparación: Depósito del Importador atento a que dentro de los importadores se encuentran acopladistas, quienes tienen o podrían llegar a tener abastecimiento dual (tal es el caso de ACOPLADOS SALTO) y Primera Venta debido a que dos de los principales importadores son revendedores de ruedas de acero (por ejemplo, ALTERNATIVAS COMERCIALES<sup>[24]</sup>).

En ambos niveles de comparación, como precio del producto nacional se utilizaron dos hipótesis: a) el ingreso medio por ventas de la peticionante, correspondiente al citado producto y b) el costo medio unitario de dicho producto al que se adicionó una rentabilidad considerada como razonable para el sector por esta CNCE y como precio del producto importado se consideró: el precio medio FOB nacionalizado correspondiente a las importaciones detectadas como equivalentes al representativo nacional, en la comparación a depósito del importador, y el ingreso medio por ventas del producto representativo de ALTERNATIVAS COMERCIALES, en la comparación a primera venta.

A continuación, se presentan las constataciones de la CNCE respecto de las comparaciones realizadas.

Tabla N° 2: Comparaciones de Precios

“Universo comparado”	Precio producto nacional	Precio producto importado	Nivel de comercialización	2015	2016	2017	Ene-nov 2018
				Diferencia porcentual (Precio importado-precio nacional)/precio nacional)			
Ruedas de acero 8,25” x 22,5”	Ingreso medio peticionante	Precio medio FOB nacionalizado de productos equivalentes al representativo nacional	Depósito del importador	-55%	-49%	-49%	-28%
	Costo medio unitario con rentabilidad razonable			-58%	-54%	-54%	-41%
	Ingreso medio peticionante	Precio medio FOB nacionalizado del producto equivalente al representativo nacional de ALTERNATIVAS COMERCIALES	Primera venta	+6%	+1%	-2%	+7%
	Costo medio unitario con rentabilidad razonable			-1%	-9%	-12%	-13%

Fuente: Cuadros N°12 obrantes en el Informe Técnico.

De las comparaciones precedentes se observa, en general, que los precios del producto importado de China se ubicaron por debajo de los nacionales, con excepción del escenario que considera el precio de venta informado por la empresa importadora ALTERNATIVAS COMERCIALES, donde se observaron tanto subvaloraciones como sobrevaloraciones. No obstante, al adicionar a los costos unitarios de DISTRIBUIDORA COMERSUR una rentabilidad considerada razonable por esta CNCE para el sector, las subvaloraciones se profundizan y las sobrevaloraciones cambian de signo.

### **VII.3. Repercusión de las importaciones sobre la industria nacional.**

El artículo 3.4 del Acuerdo Antidumping establece que *“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...”*.

### **VII.3.1. Condición de la industria.**

La evaluación de la condición o situación de la industria nacional debe incluir un conjunto de *“factores e índices económicos pertinentes”* que influyan en el estado de la rama de producción nacional. Si bien la norma mencionada enumera un conjunto de factores e índices, expresa que la *“enumeración no es exhaustiva, y ninguno de estos factores aisladamente ni varios de ellos juntos bastarán necesariamente para obtener una orientación decisiva”*.

En esta etapa final de la investigación la Comisión ha considerado los indicadores enunciados en el Acuerdo, según surge de los cuadros incorporados en el Informe Técnico que se adjunta a la presente. A continuación, se desarrollarán en forma sintética las observaciones que de ellos se desprenden.

Conforme fuera expuesto, en esta instancia de la investigación también se realizó una verificación “in situ” a la empresa productora nacional DISTRIBUIDORA COMERSUR pudiendo constatare la información suministrada respecto de las ventas y precios al mercado interno, existencias, personal ocupado y masa salarial no surgiendo diferencias con lo informado oportunamente por dicha empresa, mientras que, respecto de los costos unitarios y totales surgieron diferencias de escasa significatividad<sup>[25]</sup>.

La producción nacional de ruedas de acero fue de 92,9 mil unidades en 2015 y aumentó en los años completos de período: 7% en 2016, 11% en 2017, cuando se produjeron 110,7 mil unidades, y disminuyó 20% en enero-noviembre de 2018, cuando fue de 82,7 mil unidades. Por su parte, la producción de la peticionante fue de 51,3 mil unidades en 2015 y presentó la misma tendencia que la del total nacional: aumentó 8% en 2016 y 38% en 2017, al producirse 76,8 mil unidades, y disminuyó 19% en los meses analizados de 2018, cuando fueron 56,8 mil unidades producidas.

Las ventas al mercado interno de la peticionante, en volumen, fueron de 52 mil unidades en 2015 y aumentó durante los años completos del período: 9% en 2016 y 35% en 2017, cuando fueron de 77 mil unidades, y se redujeron 23% en los meses analizados de 2018, cuando se vendieron 54,4 mil unidades.

En valores fueron de 50,74 millones de pesos en 2015, se incrementaron 32% en 2016, 63% en 2017, al registrar 109,75 millones de pesos, y 18% en enero-noviembre de 2018, cuando totalizaron 117,19 millones de pesos. En tanto, el ingreso medio por ventas fue de 976 pesos por unidad en 2015 y se incrementó durante todo el período analizado: 22% en 2016, 21% en 2017, cuando fue de 1.431 pesos por unidad, y 52% en enero-noviembre de 2018, cuando alcanzó los 2.152 pesos por unidad.

Las exportaciones totales nacionales de ruedas de acero, en volumen, fueron de 80 unidades en 2015, nulas el resto de los períodos anuales, y de 12 unidades en enero-noviembre de 2018. El coeficiente de exportación del total nacional fue del 0,1% en 2015 y del 0,01% en el período parcial de 2018. Por su parte, la peticionante no efectuó exportaciones en el período analizado.

Las existencias de la solicitante fueron de 3.821 unidades en 2015, se redujeron 29% en 2016 y aumentaron el resto del período: 7% en 2017, cuando fue de 2.905 unidades, y 101% en enero-noviembre de 2018, cuando alcanzaron 5.309 unidades. Así, la relación existencias/ventas, expresada en meses de venta promedio, fue de 0,9% en 2015, 0,6% en 2016, 0,5% en 2017 y 1,1 en los meses analizados de 2018.



La capacidad de producción de la industria nacional de ruedas de acero fue de 316,8 mil unidades en 2015 y se incrementó durante los años completos: 14% en 2016 y 13% en 2017, cuando alcanzó 408 mil unidades, siendo en el período parcial de 2018 de 374 mil unidades. El grado de utilización de dicha capacidad de producción fue del 29% en 2015, 28% en 2016, 27% en 2017 y 22% en enero-noviembre de 2018.

Por su parte, la capacidad de producción de la empresa peticionante fue de 168 mil unidades en 2015, incrementándose 14% en 2016 y 13% en 2017, con 216 mil unidades, y ubicarse en 198 mil unidades en el período parcial de 2018. El grado de utilización de la capacidad de producción de la peticionante fue del 31% en 2015, 29% en 2016, 36% en 2017 y 29% en enero-noviembre de 2018. Cabe señalar que la capacidad de producción nacional hubiera alcanzado para abastecer a la totalidad del consumo aparente en todo el período analizado en tanto que la de la firma peticionante hubiera sido suficiente para abastecer el mercado en 2017 y en el período parcial de 2018.

El nivel de empleo correspondiente al área de producción del producto similar nacional de la empresa peticionante fue de 37 personas en 2015, 39 en 2016, 48 en 2017 y de 50 en enero-noviembre de 2018. El salario medio mensual aumentó durante todo el período, pasando de 11.426 pesos por empleado en 2015 a 23.724 pesos por empleado en enero-noviembre de 2018.

DISTRIBUIDORA COMERSUR suministró la estructura de costos en pesos por unidad, para cada año a partir del 2015 y para el período enero-noviembre de 2018 del producto representativo ya citado en las comparaciones de precios<sup>[26]</sup>. En base a dicha información, se observó que el costo medio unitario creció en todo el período: 24% en 2016, 21% en 2017 y 62% en enero-noviembre de 2018; mientras que los precios de venta se incrementaron 20% en 2016 y 2017 y 48% en los meses analizados de 2018. Así, la relación precio/costo se ubicó levemente por encima de la unidad al inicio del período, aunque con rentabilidades muy por debajo del nivel medio considerado como razonable por esta CNCE para el sector y con tendencia decreciente a lo largo de todo el período hasta convertirse en negativa a partir de 2017.

En cuanto a la información de cuentas específicas de DISTRIBUIDORA COMERSUR, la misma mostró en general decrecimientos en porcentaje en la contribución marginal a lo largo de todo el período analizado. Los resultados netos fueron positivos durante los períodos anuales considerados, aunque resultaron negativos en enero-noviembre de 2018. Respecto a los niveles de rentabilidad (relación ventas/costo total) si bien fueron positivos en los años completos del período se ubicaron muy por debajo del nivel medio considerado razonable para el sector por esta CNCE, destacándose que hacia el final del período se ubicaron por debajo de la unidad.

El precio corriente de las ruedas de acero del producto representativo fue de 982 pesos por unidad en 2015, y aumentó 20% tanto en 2016 como en 2017, cuando alcanzó los 1.422 pesos por unidad, y 49% en enero-noviembre de 2018, cuando fue de 2.100 pesos por unidad. Con respecto del IPIM nivel general, los precios de la peticionante registraron una variación inferior a la del índice del 14% en 2016, y una variación superior, el resto del período: 2% en 2017 y 5% en enero-noviembre de 2018.

De la información de los principales rubros contables de la empresa DISTRIBUIDORA COMERSUR<sup>[27]</sup>, se observa que las ventas al mercado interno de ruedas de acero representaron el 98% de la facturación total de la firma en 2016 y en 2017, y el 97% en 2018. Otros indicadores contables se presentan en la siguiente tabla. Para mayor detalle, se remite al Informe Técnico.

Tabla N° 3– Índices contables.

Indicador	Porcentaje Se indica el dato correspondiente a los ejercicios contables de 2015 y 2019
Margen neto / Ventas (RN/VTAS)	1% - (-7%)
Tasa de retorno sobre patrimonio neto (RN/PN)	4% - (-8%)
Liquidez corriente (AC/PC)	180% - 138%
Endeudamiento global (PT/PN)	76% - 28%

Fuente: Información obrante en el Informe Técnico (Cuadros N° 8).

En cuanto a la capacidad de reunir capital<sup>[28]</sup> de la empresa DISTRIBUIDORA COMERSUR, tanto la tasa de retorno sobre el patrimonio neto como la tasa de retorno sobre los activos mostraron valores positivos y moderados en casi todo el período analizado, aunque fueron negativos en el ejercicio cerrado al 31 de enero de 2019. El flujo de efectivo<sup>[29]</sup> evidenció variaciones muy significativas, aumentando 925% en 2016, disminuyendo 97% en 2017, incrementándose 4242% en 2018, y reduciéndose 85% en 2019, representando aproximadamente el 2% del activo corriente en el último año. Por último, no se registraron inversiones de carácter financiero de corto plazo durante todo el período.

### **VII.3.2. Condiciones de competencia.**

A continuación se expondrán, de manera resumida, las características del mercado de ruedas de acero concentrándose en tres aspectos: a) el mercado nacional, desarrollándose aspectos de la oferta y demanda, cambios durante el período, consideraciones y particularidades del producto y su comercialización, b) el mercado internacional, cuando se referirá a la oferta y demanda mundial y a una breve descripción de los principales flujos comerciales, así como a características de los mercados de los orígenes objeto de investigación, y c) la existencia de investigaciones en otros países. Para mayor detalle sobre estos y otros aspectos relacionados con las condiciones de competencia, se remite al Informe Técnico.

#### **VII.3. 2.a. Mercado Nacional.**

Las ruedas de acero objeto de análisis son un componente utilizado en la fabricación de camiones, autobuses, remolques y semirremolques, por lo que son destinadas principalmente al mercado acopladista, seguido de las terminales automotrices y del mercado de reposición. En virtud de ello, se deriva que el mercado de ruedas de acero está estrechamente relacionado con la actividad automotriz, por lo que se encuentra fuertemente afectado por el nivel de actividad económica en dicho sector.

Se estima que en enero-noviembre de 2018 el mercado argentino de ruedas de acero fue de aproximadamente 155 mil unidades, lo que representó poco más de 314 millones de pesos (equivalentes a 11 millones de dólares). El 52% de este consumo fue abastecido por producción nacional, el 22% por importaciones originarias de China y el

26% restante por importaciones de orígenes diferentes al investigado.

La capacidad de producción nacional aumentó en los años completos del período analizado, explicado, en parte, por las inversiones realizadas por la peticionante consistentes en la adquisición de ciertos equipos (unos 4,15 millones de pesos), siendo suficiente para abastecer el total del mercado nacional de ruedas de acero en todo el período.

En cuanto a la oferta nacional, el principal productor fue la empresa DISTRIBUIDORA COMERSUR –que durante el período investigado representó entre el 55% y 69% de la producción nacional-, correspondiendo el resto a la firma ALPHA FIGUEIRA. Las empresas Musian Canciani, Nurbit y Su Llant, que formaban parte de la rama de producción nacional de ruedas de acero, no han producido las mismas en el período investigado conforme la información certificada por la A.F.A.C.

En cuanto a la oferta del producto importado, en el período 2015- noviembre de 2018, el 31% de las importaciones de ruedas de acero (en volumen) son originarias de China, de las cuales el 95% fue realizada por las dos firmas importadoras acreditadas: ALTERNATIVAS COMERCIALES y ACOPLADOS SALTO.

ALTERNATIVAS COMERCIALES informó que comenzó a importar ruedas de acero de origen chino a partir de 2015 (marca SUNRISE) y que también importa ruedas de acero originarias de Brasil desde 1990 (marca IOCHPE MAXION Wheels), destacando que una mínima cantidad de las ruedas que importa sufre un proceso de adaptación a vehículos especiales pero que, al ser “partes” ingresan por un SIM distinto al involucrado en la presente investigación.

ACOPLADOS SALTO indicó que comenzó a importar ruedas de acero en el año 2006 (marca CRANE) para autoconsumo ya que se dedica la fabricación de remolques, semirremolques y carrocerías para vehículos automotores.

En cuanto a las importaciones de orígenes no investigados, se destacan principalmente las originarias de Brasil e India (62% y 5%, respectivamente, del total importado en el período investigado).

Con relación a la estacionalidad de la oferta, tanto DISTRIBUIDORA COMERSUR como ALTERNATIVAS COMERCIALES y ACOPLADOS SALTO indicaron que el producto no está sujeto a factores estacionales.

Como fuera señalado anteriormente, la demanda de ruedas de acero proviene de los fabricantes de acoplados, remolques, semirremolques (la cual se caracteriza por estar fuertemente atomizada ya que, de acuerdo a lo informado por ALTERNATIVAS COMERCIALES, los fabricantes de acoplados superan las 110 empresas distribuidas en todo el territorio nacional), camiones y colectivos (se destacan las empresas IVECO Argentina S.A., TATSA, AGRAL y SCANIA, cuyas plantas de producción se encuentran en Buenos Aires, Tucumán y Córdoba), y el mercado de reposición para los vehículos pesados que ya circulan.

La comercialización del producto nacional se realiza principalmente por el canal clientes/usuarios industriales (acopladistas), en tanto que el canal distribuidor/mayorista reviste cierta importancia, en menor medida el canal minorista y las ventas a los usuarios finales son de escasa significatividad. Por su parte, el producto importado –conforme indicaron las firmas acreditadas en el expediente- es adquirido en un 100% para autoconsumo en el caso de ACOPLADOS SALTO, y por importadoras distribuidoras/mayoristas como es el caso de ALTERNATIVAS COMERCIALES.

Ambas firmas importadoras señalaron que poseen una política de abastecimiento dual. ALTERNATIVAS

COMERCIALES destacó las facilidades que ofrece la compra en el mercado nacional sobre la importación del producto investigado, pero mencionó que si bien ha intentado adquirir asiduamente el producto nacional solo pudo realizar compras puntuales debido a la negativa de los fabricantes nacionales a venderles a precios competitivos. Por su parte, ACOPLADOS SALTO informó que recurre al mercado nacional ante alguna necesidad de stock y para cumplir con los plazos del proceso productivo.

Con relación a los cambios recientes en el mercado local de ruedas de acero, ALTERNATIVAS COMERCIALES mencionó que a partir de 2018 han surgido los “bitrenes” o “camiones biarticulados”. Se trata de vehículos que poseen una potencialidad en la reducción de costos de entre un 25% y 35%, que incluyen sistemas de seguridad como ABS, ESP y freno motor de mucha potencia, lo que los hace incluso más seguros que un camión convencional, y que el adicional de carga neta que puede llevar es superior respecto de un vehículo convencional<sup>[30]</sup>.

### **VII.3. 2.b. Mercado Internacional.**

Conforme lo manifestado por DISTRIBUIDORA COMERSUR, China exporta más del 50% de lo que produce y, debido a los excedentes de exportación mantiene políticas agresivas con precios de dumping a fin de mantener la continuidad operativa de sus plantas y el nivel de empleo, destacándose que diversos países que han sufrido daño o se han visto amenazados por las importaciones originarias de China tomaron medidas al respecto, las que provocan nuevos desvíos de comercio para que los excedentes sean colocados en otros países.

De la fuente TRADEMAP,<sup>[31]</sup> se observó que el mercado mundial se incrementó un 10,5% entre 2015 y 2017, pasando de aproximadamente 17,6 millones de dólares FOB a 19,5 millones de dólares FOB.

En 2017, las exportaciones mundiales de ruedas de acero fueron cercanas a los 19,52 mil millones de dólares. China fue el principal exportador en términos de valores, concentrando el 30,4% de las mismas, seguido en orden de importancia por Alemania (12,4%) y Estados Unidos (7%). Por su parte, Argentina se ubicó en puesto N° 57 del ranking, representando el 0,02%.

En lo relativo a las importaciones mundiales, los principales países importadores en 2017 fueron: Estados Unidos (22%), Alemania (12,9%), Japón (6,8%), Canadá (5,6%), México (4,9%), Francia, Reino Unido y Rusia (aproximadamente 4%, respectivamente), acumulando estos ocho países un 75% de las importaciones de ruedas de acero en valores. Por su parte, Argentina se ubicó en el puesto N° 26 con una participación del 0,7%.

En cuanto a los mercados de exportación de China, Estados Unidos resultó el principal destino de sus envíos, abarcando alrededor del 47% del total exportado por el origen investigado. Por su parte, Argentina se ha ubicado en la 25° de las exportaciones chinas, representando el 0,4%.

### **VII.3. 2.c Investigaciones en terceros mercados.**

En lo relativo a esta cuestión, de acuerdo surge de la base de datos de la OMC, Estados Unidos impuso medidas antidumping provisionales a las ruedas de acero originarias de China en agosto de 2018, bajo la forma de un derecho ad-valorem de 231,70%.

## **VIII. INFORME DE DETERMINACIÓN FINAL DE DUMPING.**

El 3 de octubre de 2019, el Directorio de la CNCE, mediante Acta N° 2214, determinó la existencia de prácticas de dumping para las operaciones de exportación de “*Ruedas de acero, de diámetro superior o igual a 444,5 mm*”

*(17,5”) pero inferior o igual a 622,33 mm (24,5”) y ancho nominal superior o igual a 152,4 mm (6”), de los tipos utilizados en autobuses, camiones, remolques y semi-remolques”* originarias de la República Popular China, resultando un margen de dumping de 41,78%.

## **IX. CONCLUSIONES SOBRE EL DAÑO<sup>[32]</sup> Y LA RELACIÓN DE CAUSALIDAD CON LAS IMPORTACIONES INVESTIGADAS.**

La CNCE procedió a evaluar, siguiendo los lineamientos del Artículo 3 del Acuerdo Antidumping, si existen pruebas que demuestren la existencia de daño importante o amenaza de daño importante sobre la rama de producción nacional de ruedas de acero y, en su caso, si este daño o amenaza ha sido causado por las importaciones investigadas o por otras causas distintas de estas importaciones. A los fines de realizar su análisis, la Comisión tuvo en cuenta los antecedentes obrantes en el expediente y el examen pormenorizado de los factores enumerados en las secciones precedentes.

En la instancia final cobran especial relevancia las verificaciones “in situ” llevadas a cabo por esta CNCE a la empresa productora DISTRIBUIDORA COMERSUR, atento ser la instancia que permite constatar si la información suministrada por ella se encontraba respaldada. En este contexto y conforme fuera expuesto y surge del Informe de Verificación respectivo, las variables solicitadas fueron verificadas, sin que surjan diferencias con lo informado por la empresa en lo relativo a las ventas y precios al mercado interno, existencias, personal ocupado y masa salarial, o bien encontrándose diferencias de escasa significatividad respecto de los costos unitarios y totales.

En este sentido, la Comisión se referirá a si las importaciones de ruedas de acero originarias de China causan daño importante o amenaza de daño importante a la rama de producción nacional del producto similar.

### **IX.1.- Daño importante a la rama de producción nacional.**

Del análisis de los antecedentes obrantes y del examen pormenorizado de los factores enumerados en las secciones precedentes se desprende, en primer lugar, que las importaciones de ruedas de acero de China después de disminuir en 2016, se incrementaron sustancialmente tanto en términos absolutos como en relación al consumo aparente y a la producción nacional durante el resto del período, destacándose que en los meses analizados de 2018, la participación de las importaciones chinas en el total importado alcanzó su cuota máxima (48%).

Así, en un contexto en el que el consumo aparente tuvo un comportamiento oscilante, las importaciones investigadas incrementaron su participación en el mercado, pasando del 14% en 2015 al 19% en 2017 y al 22% en los meses analizados de 2018, mientras que, la participación de las ventas nacionales se incrementó sucesivamente, culminando el período con una cuota de mercado del 52%. En este contexto, las ventas de DISTRIBUIDORA COMERSUR tuvieron una participación creciente tanto entre puntas de los años completos como del período analizado, pasando del 24% en 2015 al 36% en 2017 y al 35% enero-noviembre de 2019, destacándose que, si bien la peticionante logró incrementar dicha participación, ello fue a costa de sacrificar rentabilidad.

La relación entre las importaciones investigadas y la producción nacional aumentó a partir de 2017, alcanzando en los meses analizados de 2018 el 43%.

Con relación a las comparaciones de precios, se observó que los precios del producto importado de China se ubicaron tanto por debajo como por encima de los nacionales, según el nivel de comercialización, el período y la hipótesis de precio considerada. En efecto, se detectaron subvaloraciones del precio del producto importado de

entre el 1% y 58% y sobrevaloraciones de entre 1% y 7%. No obstante, cuando se realizan las comparaciones con un precio de la industria nacional con rentabilidad razonable, las subvaloraciones se incrementan considerablemente y las sobrevaloraciones observadas cambian de signo.

En cuanto a los indicadores de volumen, tanto la producción nacional como la de la peticionante, sus ventas al mercado interno en volumen y el grado de utilización de la capacidad instalada, si bien tuvieron un comportamiento creciente en los años completos del período, disminuyeron hacia el final del mismo, a la par de destacar que sus existencias se incrementaron considerablemente en enero-noviembre de 2018. Sin perjuicio de lo expuesto, no debe soslayarse que esta tendencia en los indicadores de volumen de la peticionante como así también, el incremento de su cuota de mercado, fue a costa de un importante sacrificio en términos de rentabilidad.

En efecto, de la estructura de costos del producto representativo, se observó que la rentabilidad (medida como la relación precio/costo) fue positiva en 2015 y 2016 aunque en niveles muy inferiores al nivel medio considerado como razonable por esta CNCE, presentando una tendencia decreciente a lo largo de todo el período, tornándose negativa a partir de 2017, deteriorándose aún más en enero-noviembre de 2018.

De las cuentas específicas de DISTRIBUIDORA COMERSUR, que involucran al total del producto analizado (el cual representa casi el 100% de la facturación total de la empresa peticionante), se observó una relación ventas/costo total positiva en los años completos del período, pero con rentabilidades por debajo del nivel medio considerado como razonable por esta CNCE, y negativa en los meses analizados de 2018.

De lo expuesto, se observa que las cantidades de ruedas de acero importadas de China y su incremento, especialmente a partir de 2017, tanto en términos absolutos como relativos al consumo aparente y a la producción nacional, como así también las condiciones de precios a las que ingresaron y se comercializaron, generaron condiciones de competencia desfavorables para el producto nacional frente al importado investigado que provocaron un desmejoramiento en ciertos indicadores de volumen de la rama de producción nacional hacia el final del período (producción, ventas, grado de utilización de la capacidad instalada y existencias); y fueron una fuente de contención de los precios nacionales. , Lo que particularmente se manifestó en el hecho de que el principal productor nacional, a fin de lograr fortalecer su presencia en el mercado, tuviera que resignar rentabilidad hasta niveles por debajo de la unidad. Todo lo cual es evidencia de un daño importante a la rama de producción nacional de ruedas de acero.

## **IX.2.- Relación causal entre las importaciones investigadas y el daño a la rama de producción nacional.**

A continuación, y conforme lo dispone el artículo 3.5 del Acuerdo Antidumping y el artículo 30 del Decreto N° 1393/08, en su primer párrafo, la Comisión se expedirá acerca de la relación de causalidad, tomando en consideración las conclusiones relativas al daño expuestas en la sección precedente y las obrantes en la determinación final de dumping.

En este sentido, conforme surge del Acta N° 2214, se ha determinado para las operaciones de exportación hacia la República Argentina de ruedas de acero originarias de China un margen de dumping de 41,78%.

En lo que respecta a otros factores de daño distintos de las importaciones objeto de investigación se destaca que, conforme los términos del Acuerdo Antidumping, el mismo deberá hacerse respecto de cualesquiera otros factores de que se tenga conocimiento, es decir, dicho análisis deberá realizarse sobre la base de las evidencias “conocidas” que surjan del expediente.

Como primera variable o factor, este tipo de análisis debe considerar el efecto que pudieran haber tenido las importaciones de ruedas de acero de orígenes distintos del investigado en el mercado nacional del producto similar.

En este sentido, las importaciones de los orígenes no investigados, entre las que se encuentran Brasil e India, se redujeron en términos absolutos y relativos al consumo aparente a lo largo de todo el período considerado, perdiendo importancia tanto en el total importado como en cuanto a su participación en el consumo aparente, llegando a representar un 26% del mercado en los meses analizados de 2018. Asimismo, se observó que los precios medios FOB de estas importaciones fueron superiores a los observados para China. Así, esta CNCE considera que, si bien la presencia de estas importaciones pudo haber influido en la dinámica del mercado y de la industria nacional, no puede atribuirse a estas importaciones el daño a la rama de producción nacional.

Por otro lado, otro indicador que habitualmente podría ameritar atención en este análisis, son las exportaciones realizadas por la peticionante, en tanto su evolución podría tener efectos sobre la industria local. En relación con este punto, se señala que DISTRIBUIDORA COMERSUR no realizó exportaciones durante el período analizado, por lo que no puede, de manera alguna, ser considerado como un factor de daño distinto de las importaciones del origen investigado.

Por último, la empresa importadora ALTERNATIVAS COMERCIALES solicitó que se analizaran otros factores de daño y, en este sentido, manifestó que la gravísima crisis del sector se originó básicamente en la importante caída en las unidades producidas tanto de acoplados y remolques como de camiones y ómnibus, cuyo impacto se observó en 2018 agravándose en 2019. Así, con el objetivo de evidenciar que el daño a la rama de producción nacional fue provocado por la crisis en el mercado demandante local, la referida empresa solicitó que se indique la evolución de las ventas de COMERSUR a las empresas IVECO y AGRALE durante el período objeto de investigación. Tal como se desprende del Informe Técnico, las ventas de COMERSUR a IVECO durante el período investigado fueron crecientes y la participación de las mismas dentro de las ventas totales comenzaron siendo marginales, (0,02% en 2015) y finalizaron el período con una participación de 24%. Las ventas a AGRALE, por su parte, mostraron un comportamiento oscilante: el máximo de ventas alcanzado fue en 2015, donde se vendieron casi siete mil unidades, y la menor venta se registró en 2016 cuando totalizaron tres mil unidades. En conclusión, dada la evolución de las ventas a dichas empresas y la participación de las mismas en el total de ventas de la peticionante, estas no se encontrarían entre los principales determinantes de la evolución de las ventas totales en volumen de COMERSUR. Asimismo, debe tenerse en cuenta que la caída de las unidades producidas de acoplados, remolques, camiones y ómnibus debería afectar también a las importaciones investigadas, lo que no ocurrió ya que las mismas se incrementaron en términos absolutos desde el año 2017.

En atención a ello, esta CNCE considera, con la información disponible en esta etapa del procedimiento, que ninguno de los factores analizados precedentemente rompe la relación causal entre el daño determinado sobre la rama de producción nacional y las importaciones con presunto dumping originarias de China.

Por lo expuesto, esta Comisión concluye que existen pruebas suficientes que respaldan las alegaciones de daño importante a la rama de producción nacional de *“Ruedas de acero, de diámetro superior o igual a 444,5 mm (17,5”) pero inferior o igual a 622,33 mm (24,5”) y ancho nominal superior o igual a 152,4 mm (6”), de los tipos utilizados en autobuses, camiones, remolques y semi-remolques”*, así como también su relación de causalidad con las importaciones con dumping originarias de China, encontrándose reunidos los requisitos exigidos por la legislación vigente para la aplicación de medidas definitivas.

## **X. ASESORAMIENTO DE LA CNCE A LA SECRETARÍA DE COMERCIO EXTERIOR.**

El Decreto N° 766/94 que crea y establece las competencias de la Comisión Nacional de Comercio Exterior, en su Artículo 3°, inciso d) establece que es función de la Comisión la de *“proponer las medidas que fueren pertinentes, bien sean provisionales o definitivas, para paliar el daño en los casos de los incisos anteriores, incluidos los acuerdos voluntarios de precios, así como revisarlas periódicamente y evaluar la conveniencia de su continuidad”*.

En el mismo sentido, el Artículo 16 del citado Decreto establece que *“en el análisis y recomendación de medidas, la Comisión deberá orientarse con el criterio de contrarrestar el daño...En particular, no deberá proponer medidas similares a las estimadas por la SUBSECRETARÍA DE COMERCIO EXTERIOR si concluye que el daño puede subsanarse con otras que restrinjan menos las importaciones”*.

En función de lo establecido en la normativa citada, esta CNCE elaboró el cálculo de un margen de daño para las importaciones investigadas con dumping, a fin de brindar su recomendación en lo que respecta a la aplicación de medidas definitivas a las importaciones de ruedas de acero originarias de China.

Así, se observó que el margen de daño encontrado resulta superior al margen de dumping determinado, que constituye, según el Acuerdo Antidumping, el máximo de la medida a aplicar.

En consecuencia, de decidirse la aplicación de medidas definitivas, es opinión de esta Comisión que las mismas deberían consistir en derechos ad valorem del 41,78% para la República Popular China.

## **XI. DECISIÓN DE LA CNCE**

Por lo expuesto, los señores Directores, Cdora. María Valeria Raiteri, Lic. María Susana Arano, Lic. Juan Pablo Dicovski, Dr. Andrés M. Uslenghi y Lic. Esteban Mario Ferreira, determinan por unanimidad lo siguiente:

1°.- Disponer la inclusión del Informe GIN-GI/ITDF N° 10/19 (IF-2019-100061676-APN-CNCE#MPYT) en los Expedientes CNCE N° EX-2018-51166957-APN-DGD#MPYT y SCE N° EX-2018-51163551-APN-DGD#MPYT.

2°.- Determinar que la rama de producción nacional de *“Ruedas de acero, de diámetro superior o igual a 444,5 mm (17,5”) pero inferior o igual a 622,33 mm (24,5”) y ancho nominal superior o igual a 152,4 mm (6”), de los tipos utilizados en autobuses, camiones, remolques y semi-remolques”* sufre daño importante.

3°.- Determinar que el daño importante determinado sobre la rama de producción nacional de *“Ruedas de acero, de diámetro superior o igual a 444,5 mm (17,5”) pero inferior o igual a 622,33 mm (24,5”) y ancho nominal superior o igual a 152,4 mm (6”), de los tipos utilizados en autobuses, camiones, remolques y semi-remolques”* es causado por las importaciones con dumping originarias de la República Popular China, estableciéndose así los extremos de la relación causal requeridos por la legislación vigente para la aplicación de medidas definitivas.

4°.- Recomendar, de acuerdo con lo expresado en la Sección *“X. ASESORAMIENTO DE LA CNCE A LA SECRETARÍA DE COMERCIO EXTERIOR”* de la presente Acta de Directorio, la aplicación de medidas antidumping definitivas bajo la forma de un derecho ad valorem de 41,78% para la República Popular China.

5°.- Remitir las presentes conclusiones a la SECRETARÍA DE COMERCIO EXTERIOR.

La Sra. Presidente levanta la sesión.



- 
- [1] En adelante, “DISTRIBUIDORA COMERSUR”. Asimismo, podrá ser denominada indistintamente como la “peticionante” o la “solicitante”.
- [2] En adelante, “ruedas de acero”.
- [3] En adelante, “China”.
- [4] En adelante, Informe Técnico.
- [5] La denominación completa de las entidades como el carácter societario de las empresas se utiliza sólo la primera vez que son nombradas.
- [6] Mediante Acta N° 2208 (IF-2019-86291714-APN-CNCE#MPYT) de fecha 23 de septiembre de 2019, el Directorio se la CNCE procedió a rectificar el primer párrafo del punto “VII. DECISIÓN DE LA CNCE” del Acta de Directorio N° 2199 debido a que, al momento de exponer la Decisión se consignó erróneamente el nombre del vocal Dr. Andrés Uslenghi que se encontraba ausente. Asimismo, el Directorio confirmó que lo determinado por medio de dicha Acta no modificaba la decisión adoptada mediante Acta N° 2199 y que fuera remitida a la DIRECCIÓN DE SUMARIOS del MINISTERIO DE PRODUCCIÓN Y TRABAJO.
- [7] En adelante, Acuerdo Antidumping.
- [8] Dichas posiciones arancelarias fueron confirmadas por la Dirección General de Aduanas (DGA).
- [9] Cabe indicar que, en ocasión de presentar las consideraciones finales, la firma peticionante DISTRIBUIDORA COMERSUR ha coincidido con el análisis técnico expuesto en el Informe de Sistematización de Hechos Esenciales (ISHE), en tanto que las firmas importadoras acreditadas objetaron la similitud entre el producto nacional y el importado investigado, reiterando las diferencias que ya fueran expuestas por las mismas en instancias anteriores.
- [10] En la práctica a nivel comercial se utiliza en muchos casos indistintamente la denominación de “llantas de acero” como sinónimo de “ruedas de acero”. Por otro lado, la denominación de “ruedas” se asimila comercialmente en muchos casos a la “rueda de acero más el neumático” en cuyo caso la rueda (o llanta) de acero, siguiendo esta interpretación comercial, vendría a ser una parte de la “rueda” (completa con neumático).
- [11] Se destaca que la peticionante suministró un catálogo en el cual se detallan las características de los distintos modelos de ruedas de acero de producción nacional, no obstante, señaló que pueden producir a pedido todos los tipos y tamaños que se requieren en el mercado.
- [12] Se señala que la firma indicó asimismo que importan *“una cantidad mínima de ruedas que sufren en nuestro país procesos de adaptación a vehículos especiales (...) que se importan por la posición arancelaria NCM 8708.70.90.900.”*
- [13] En este sentido, cabe destacar que ACOPLADOS SALTO suministró Informes elaborados por distintos ingenieros que emitieron –en base a ensayos-apreciaciones respecto del producto importado originario de China y del nacional. Según surge de los mismos (en sentido similar con los dichos de ACOPLADOS SALTO), las ruedas de acero de China se diferencian de las de producción nacional.
- [14] Vehículos de carretera. Ruedas para camiones, buses y vehículos remolcados. Requisitos y métodos de ensayo.
- [15] Para mayor detalle, ver Informe Técnico.
- [16] Refiere a revendedores que abastecen a los negocios minoristas que están ubicados en todo el país y que, asimismo, venden las ruedas de acero de manera directa a los usuarios.
- [17] Refiere básicamente a las ventas de reposición a través de gomerías, talleres mecánicos, negocios de repuestos, etc.
- [18] Refiere a empresas de transporte de carga, seguido por usuarios particulares y otras empresas, entre las que se destacan las empresas agrarias, que las utilizan para autoconsumo.
- [19] DISTRIBUIDORA COMERSUR rechazó las diferencias señaladas por la firma importadora ALTERNATIVAS COMERCIALES y reiteró que no existen diferencias desde el punto de vista de la percepción del usuario.
- [20] Cabe señalar que, al momento de presentar su respuesta al Cuestionario y sus alegatos finales, la empresa productora DISTRIBUIDORA COMERSUR reiteró sus argumentaciones respecto de la amenaza de daño.
- [21] En adelante se podrá referir a dicho período como “período parcial de 2018” o “meses analizados de 2018”, indistintamente. Asimismo, las variaciones realizadas para este período se calcularon considerando igual período del año anterior, excepto en el análisis de costos, en los que se calcularon

considerando el año completo 2017.

[22] Se señala que este criterio se realizó a nivel de subítem. Así, debido a que la información en kilogramos no se encuentra a dicho nivel, la estimación se realizó distribuyendo proporcionalmente la información del ítem entre los diferentes subítems.

[23] Dicho producto representó entre el 31% y 41% de la facturación total del producto similar en el período investigado para DISTRIBUIDORA COMERSUR. Asimismo, la empresa importadora ALTERNATIVAS COMERCIALES indicó que dicha rueda de acero se encuentra dentro de los dos artículos que representan, en conjunto, el 95% del volumen importado por su empresa.

[24] Cabe señalar que esta empresa, que representó el 73% de las importaciones de ruedas de acero originarias de China durante el período investigado, informó que posee una política de abastecimiento dual, acudiendo al mercado local por las facilidades de compra que ofrece el mismo.

[25] Para mayor detalle respecto de los resultados de la verificación efectuada, se remite al Informe Técnico.

[26] Conforme fuera mencionado, el mismo representó entre el 31% y el 41% en la facturación total del producto similar de la peticionante durante el período investigado. Asimismo, se indica que en 2017 representó el 32%.

[27] Corresponden a los Estados Contables cerrados al 31 de enero de 2015, 2016, 2017, 2018 y 2019.

[28] Esta información se refiere al rendimiento del capital (cuantos más resultados positivos –ganancias– obtiene la empresa más posibilidades de reunir capital tiene, ya que con las ganancias obtenidas la firma puede, entre otras cosas, capitalizarse). En este sentido, a los efectos de analizar este indicador, deben tenerse en cuenta la tasa de retorno sobre el patrimonio neto y la tasa de retorno sobre los activos.

[29] En lo que respecta al análisis del flujo de caja (“cash flow”) en los términos del Acuerdo Antidumping, se destaca que las empresas están obligadas a presentar el “Estado de Flujo de Efectivo” que es un estado contable básico que informa sobre los movimientos de efectivo y sus equivalentes, distribuidas en actividades operativas, de inversión financieras de corto plazo y de financiamiento. Las modificaciones del flujo de efectivo se pueden ver en el Estado de Situación Patrimonial o Balance General analizando los rubros “Caja y Bancos” e “Inversiones temporarias”, de cada uno de los ejercicios económicos.

[30] ALTERNATIVAS COMERCIALES no especificó el impacto de la introducción de este tipo de vehículos en el mercado de ruedas de acero. De todos modos, no resulta evidente cuál sería dicho impacto ya que si bien los bitrenes cuentan con un eje adicional por otra parte tienen mayor capacidad de carga que un camión común y una limitación en cuanto a los corredores de circulación.

[31] Atento a que la información fue obtenida a seis dígitos (8708.70), el dato incluye otros productos no investigados. Respecto de la posición arancelaria 8716.90.90 no fue posible acceder a un dato certero. Finalmente, se destaca que la información presentada corresponde a valores (dólares) ya que no resultó posible en volumen debido a que no existe homogeneidad en las unidades de medida.

[32] En los términos de la Nota al pie Nro. 9 del Acuerdo Antidumping que establece que *“en el presente Acuerdo se entenderá por “daño”, salvo indicación en contrario, un daño importante causado a una rama de producción nacional, una amenaza de daño importante a una rama de producción nacional o un retraso importante en la creación de esta rama de producción...”*.

