Dit document vormt slechts een documentatiehulpmiddel en verschijnt buiten de verantwoordelijkheid van de instellingen

►**B** **UITVOERINGSVERORDENING (EU) NR. 964/2010 VAN DE RAAD**

van 25 oktober 2010

tot instelling van een definitief antidumpingrecht en definitieve inning van het voorlopige antidumpingrecht op bepaalde aluminium wielen van oorsprong uit de Volksrepubliek China

(PB L 282 van 28.10.2010, blz. 1)

Gerectificeerd bij:

►**C1** Rectificatie PB L 292 van 8.10.2014, blz. 18 (964/2010)

▼B

UITVOERINGSVERORDENING (EU) NR. 964/2010 VAN DE RAAD

van 25 oktober 2010

tot instelling van een definitief antidumpingrecht en definitieve inning van het voorlopige antidumpingrecht op bepaalde aluminium wielen van oorsprong uit de Volksrepubliek China

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Verordening (EG) nr. 1225/2009 van de Raad van 30 november 2009 betreffende beschermende maatregelen tegen invoer met dumping uit landen die geen lid zijn van de Europese Gemeenschap [1] („de basisverordening"), en met name artikel 9 en artikel 14, lid 3,

Gezien het voorstel dat de Commissie na raadpleging van het Raadgevend Comité heeft ingediend,

Overwegende hetgeen volgt:

1. VOORLOPIGE MAATREGELEN

(1) De Commissie heeft bij Verordening (EG) nr. 404/2010 [2] („de voorlopige verordening") een voorlopig antidumpingrecht ingesteld op bepaalde aluminium wielen van oorsprong uit de Volksrepubliek China („de VRC").

(2) De procedure werd ingeleid nadat op 30 juni 2009 een klacht was ingediend door de Association of European Wheel Manufacturers (EUWA) („de klager") namens producenten die een groot deel, in dit geval meer dan 50 %, van de totale productie van bepaalde aluminium wielen in de Unie voor hun rekening nemen. Het bij de klacht gevoegde bewijsmateriaal betreffende de dumping van het product en de daaruit voortvloeiende aanmerkelijke schade werd voldoende geacht om een antidumpingprocedure in te leiden.

2. VERVOLG VAN DE PROCEDURE

(3) Na de mededeling van de belangrijkste feiten en overwegingen op grond waarvan was besloten voorlopige maatregelen in te stellen („mededeling van de voorlopige bevindingen"), hebben verscheidene belanghebbenden schriftelijk opmerkingen over de voorlopige bevindingen gemaakt. De partijen die verzochten te worden gehoord, zagen hun verzoek ingewilligd.

(4) De Commissie heeft vervolgens alle informatie verzameld die zij voor haar definitieve bevindingen noodzakelijk achtte.

(5) Er wordt aan herinnerd dat, zoals in overweging 18 van de voorlopige verordening is vermeld, het onderzoek naar de dumping en de schade betrekking had op de periode van 1 juli 2008 tot en met 30 juni 2009 („het onderzoektijdvak" of „OT"). Het onderzoek naar de ontwikkelingen die relevant zijn voor de schadebeoordeling had betrekking op de periode van 1 januari 2006 tot het eind van het OT („de beoordelingsperiode").

[1] PB L 343 van 22.12.2009, blz. 51.
[2] PB L 117 van 11.5.2010, blz. 64.

▼B

(6) De Commissie heeft alle belanghebbenden in kennis gesteld van de belangrijkste feiten en overwegingen op grond waarvan zij voornemens was aan te bevelen een definitief antidumpingrecht op bepaalde aluminium wielen van oorsprong uit de VRC in te stellen en de bedragen waarvoor uit hoofde van het voorlopige recht zekerheid was gesteld, definitief te innen. Zij konden hierover binnen een bepaalde termijn na de mededeling opmerkingen maken.

(7) Met de mondelinge en schriftelijke opmerkingen van de belanghebbenden werd waar nodig rekening gehouden.

2.1. **Reikwijdte van het onderzoek. In aanmerking nemen van de invoer uit Turkije**

(8) Een partij die de belangen van enkele producenten-exporteurs vertegenwoordigt, voerde aan dat het onderzoek zich ook moest uitstrekken tot de invoer van het betrokken product uit Turkije.

(9) Ten aanzien van het niet in aanmerking nemen van invoer van oorsprong uit Turkije, moet worden opgemerkt dat er ten tijde van de inleiding van de procedure onvoldoende bewijsmateriaal inzake dumping, schade en oorzakelijk verband in verband met die invoer was om de inleiding van een antidumpingprocedure te rechtvaardigen.

(10) De klagers verstrekten daarentegen de informatie dat de invoer van het betrokken product uit Turkije niet tegen dumpingprijzen plaatsvond (zie de niet-vertrouwelijke versie van de klacht, blz. 13, punt 5, en bijlage 5.1.a).

3. **BETROKKEN PRODUCT EN SOORTGELIJK PRODUCT**

(11) Na de instelling van de voorlopige maatregelen herhaalden sommige partijen hun argumenten inzake verschillen tussen OEM-wielen, bestemd voor de originele uitrusting (Original Equipment Manufacturer), en AM-wielen, bestemd voor de onderdelenmarkt (aftermarket), en voerden zij aan dat deze segmenten als twee verschillende producten moeten worden behandeld. Volgens hen moesten OEM-wielen van het onderzoek worden uitgesloten omdat het productieproces voor OEM-wielen anders is dan voor AM-wielen, de wielen verschillende technische en fysieke kenmerken hebben, de distributiekanalen verschillen en zelfs het gebruik niet gelijk is.

(12) Er wordt aan herinnerd dat, zoals in overweging 21 van de voorlopige verordening wordt gesteld, alle productieprocessen geschikt zijn om zowel AM-wielen als OEM-wielen te produceren, ongeacht hun diameter, gewicht of afwerking. OEM- en AM-wielen hebben dezelfde fysieke en technische kenmerken en zijn onderling verwisselbaar.

(13) Enkele partijen voerden aan dat OEM- en AM-wielen voor verschillende consumenten bestemd zijn: OEM-wielen voor autofabrikanten en AM-wielen voor de automobilist. Dit is een misplaatst idee. Weliswaar worden OEM-wielen afgenomen door autofabrikanten, maar het gebruik van OEM- en AM-wielen is gelijk: zij worden op auto's en dergelijke voertuigen gemonteerd. De uiteindelijke gebruiker is dan ook steeds de automobilist.

(14) Het meest gehoorde argument was dat aan OEM-wielen andere eisen worden gesteld dan aan AM-wielen. Volgens die redenering moeten de maatregelen niet gelden voor OEM-wielen omdat zij niet met AM-wielen kunnen worden verwisseld (zij worden gekocht om aan de behoeften van de verschillende markten te voldoen, en verschillen in ontwerp, kwaliteitseisen, investeringen, productieproces, prijzen en marktpenetratie).

▼B

(15) Verder werd aangevoerd dat OEM-wielen volgens de specificaties van de autofabrikanten worden vervaardigd, terwijl AM-wielen ontworpen en vervaardigd worden volgens de specificaties van de wielproducenten, zonder dat dezen daarbij rekening houden met de eisen voor een specifiek automodel. Hoewel AM-wielen in theorie niet volgens de specificaties van de autofabrikanten worden vervaardigd, worden zij op verschillende automodellen gemonteerd. In de praktijk worden zij uiteindelijk op precies dezelfde automodellen gemonteerd als die waarvoor de OEM-wielen oorspronkelijk waren geproduceerd. Het feit dat de specificaties van verschillende bronnen afkomstig zijn, kan als zodanig niet worden gezien als bewijs voor verschillen in fysieke en technische kenmerken.

(16) Van de autofabrikanten en de EU-producenten van wielen werd aanvullende informatie ontvangen. Zij bevestigden dat voor AM- en OEM-wielen hetzelfde productieproces wordt gebruikt (gieten, flowvormen, walsen, smeden, twee- en driedelige wielen). Beide wielsoorten worden in alle gewichten en diameters geproduceerd. Inserts, bepaalde soorten afwerking en warmtebehandelingen komen zowel bij OEM- als bij AM-wielen voor.

(17) Enkele partijen betoogden dat de technische verschillen tussen beide soorten wielen tot uiting kwamen in het feit dat bij OEM-wielen primair aluminium wordt gebruikt, terwijl het aluminium bij AM-wielen vaak afkomstig is van schroot. De Commissie heeft deze argumenten grondig onderzocht. De autofabrikanten en de EU-producenten van wielen verschaften ook nog aanvullende informatie. Vooral EU-producenten die zowel OEM- als AM-wielen vervaardigen, verklaarden dat voor de vervaardiging van beide soorten wielen zowel primair aluminium als, zij het in mindere mate, aluminium uit schroot wordt gebruikt. Uit bij het onderzoek verzamelde aanvullende informatie bleek dat het belangrijkste criterium om de aard en de kwaliteit van het gebruikte aluminium te onderscheiden het siliciumgehalte is (7 % of 11 %). Beide legeringen worden voor beide soorten wielen gebruikt.

(18) Ook verschillen in testvereisten vormen als zodanig geen afdoend bewijs om aan te tonen dat OEM- en AM-wielen verschillende producten zijn. Er bestaat geen algemene homogene set eisen voor aluminium wielen. De normen lopen uiteen naar gelang de producent en het land. Uiteindelijk is het niet mogelijk om op basis van normen of eisen een eenduidige grens te trekken tussen AM- en OEM-wielen. Volgens de beschikbare informatie worden zowel OEM- als AM-wielen aan diverse tests onderworpen (röntgentests, chemische tests, lektests, belastingtests, anticorrosietests, balanceertests, schoktests, duurzaamheidstests voor radiaalbanden, buigtests, zoutspraytests, CASS-tests (Copper-Accelerated Acetic Salt Spray test). Verder blijkt dat verschillen in tests en ook in normen eerder een aanwijzing zijn voor verschillen tussen de lidstaten dan dat zij erop duiden dat OEM- en AM-wielen twee verschillende producten zijn.

(19) Volgens de beschikbare informatie leiden de door de automobielindustrie gestelde eisen tot een in hoge mate gestandaardiseerd product dat zonder problemen door alle producenten ter wereld kan worden gebruikt. In het AM-segment kunnen de afnemers ook kwaliteitseisen stellen en ook die wielen moeten aan nationale en internationale voorschriften voldoen. Voor bepaalde wielen in beide segmenten kunnen bijgevolg strengere eisen of specificaties gelden, waardoor sommige AM-wielen aan strengere normen voldoen dan OEM-wielen.

▼B

(20) Dat AM-wielen gewoonlijk niet op nieuwe auto's worden gemonteerd en autofabrikanten wielen gebruiken die door geselecteerde producenten onder hun eigen merknaam worden vervaardigd, is een inkoopbesluit dat niet van invloed is op de conclusie over de onderlinge verwisselbaarheid van OEM- en AM-wielen. Fysiek gezien kan een AM-wiel, d.w.z. een wiel met de merknaam van een wielproducent, op een nieuwe auto worden gemonteerd.

(21) Deze conclusies worden bevestigd door het feit dat de autofabrikanten ook AM-wielen kopen en verkopen. Sommige ervan worden onder de merknaam van de autofabrikant verkocht (Original Equipment Supplier, OES) en andere onder de merknaam van de wielproducent.

(22) Veel opmerkingen hadden betrekking op de eisen die de autofabrikanten aan de wielleveranciers stellen (bv. bewijs van een volledig functionerend, door de ISO gecertificeerd systeem voor kwaliteitsbeheer, beoordeling van kwaliteitsprestaties aan de hand van ervaring opgedaan bij vroegere projecten en van de kwaliteit bij aflevering en in de praktijk, product- en projectspecifieke risicobeoordeling). Aluminium wielen hebben evenwel altijd dezelfde fysieke en technische kenmerken, dezelfde chemische eigenschappen en hetzelfde gebruik ongeacht de eisen die worden gesteld, voor zover deze niet specifiek betrekking hebben op deze eigenschappen.

(23) Ook moet eraan worden herinnerd dat veel wielproducenten voor beide segmenten produceren en OEM- en AM-wielen op dezelfde productielijnen vervaardigen. Producenten die in het ene segment actief zijn, kunnen ook in het andere segment actief worden.

(24) Ten slotte betoogden enkele partijen dat OEM- en AM-wielen als twee verschillende producten moeten worden beschouwd omdat zij onder verschillende onderverdelingen van de douanenomenclatuur vallen.

(25) De huidige antidumpingprocedure heeft betrekking op aluminium wielen die momenteel zijn ingedeeld onder de GN-codes ex 8708 70 10 en ex 8708 70 50. GN-code 8708 70 10 betreft wielen en delen en toebehoren daarvan, bestemd voor industriële montage. Dit betekent dat het voor die code voorziene lagere tarief alleen geldt wanneer controle kan worden uitgeoefend op het eindgebruik. De twee GN-codes zijn uitgesplitst om aan te geven dat er een verschil in tarief is, waarbij het lagere tarief geldt voor wielen die zijn bestemd voor industriële montage. Dat is echter niet van invloed op de definitie van het betrokken product.

(26) In antwoord op de commentaren van de partijen moet allereerst worden opgemerkt dat de definitie van het betrokken product in een antidumpingprocedure niet precies overeenkomt met de classificatie van het product onder verschillende onderverdelingen van de douanenomenclatuur. Een product waarvoor een antidumpingprocedure is ingeleid, kan dan ook verschillende GN-codes omvatten. Dit is zelfs zeer gebruikelijk.

(27) Ten tweede zijn de wielen die onder beide GN-codes vallen, gelijk. Het enige verschil betreft de wijze waarop zij na de invoer worden gedistribueerd.

▼B

(28) Ten derde moet worden opgemerkt dat de omvang van de invoer onder de GN-code voor industriële montage geringer is dan de omvang van de OEM-invoer volgens de medewerkende autofabrikanten. Dit duidt erop dat OEM-wielen onder beide GN-codes zijn ingeklaard. Omdat het er dus op lijkt dat autofabrikanten onder beide GN-codes invoeren, zou een formele differentiatie op basis van het eindgebruik buitengewoon moeilijk zijn.

(29) Bijgevolg worden de argumenten van de belanghebbenden verworpen en wordt de conclusie van de voorlopige verordening bevestigd. OEM-wielen en AM-wielen worden als een enkel betrokken product beschouwd.

3.1. **Wielen voor motorfietsen en aanhangers**

(30) Het betrokken product bij dit onderzoek zijn „aluminium wielen voor motorvoertuigen bedoeld bij de GN-posten 8701 tot en met 8705, al dan niet met toebehoren en al dan niet met banden, momenteel ingedeeld onder de GN-codes ex 8708 70 10 en ex 8708 70 50 (Taric-codes 8708 70 10 10 en 8708 70 50 10)". Deze definitie is in overeenstemming met het op 13 augustus 2009 gepubliceerde bericht van inleiding en met de klacht die aan de zaak ten grondslag ligt.

(31) Sommige partijen vroegen zich af of het onderzoek ook betrekking heeft op wielen van motorfietsen en aanhangers. In bovengenoemde definitie worden aluminium wielen voor motorfietsen bedoeld bij post 8711 en aanhangers bedoeld bij post 8716 impliciet uitgesloten; dergelijke wielen vallen in beginsel onder post 8711, respectievelijk 8716.

(32) Wat wielen voor aanhangers betreft, werd tijdens het onderzoek naar voren gebracht dat naast de in het bericht van inleiding van de procedure genoemde GN-codes nog een andere code, die onder meer wielen voor aanhangers bestrijkt (GN-code 8716 90 90), voor de invoer in de Unie kan worden gebruikt om maatregelen met betrekking tot het betrokken product te ontwijken (hoewel de code momenteel in de praktijk niet voor dergelijke doeleinden wordt gebruikt).

(33) Voorgesteld werd het huidige onderzoek uit te breiden tot aluminium wielen die onder GN-code 8716 90 90 vallen.

(34) De diensten van de Commissie hebben alle betrokken partijen er via een notitie in het dossier voor raadpleging door belanghebbenden van in kennis gesteld dat de procedure zich eventueel kan gaan uitstrekken tot die andere GN-code.

(35) Zoals hierboven evenwel al is gezegd, had het bericht van inleiding geen betrekking op aluminium wielen die echt bestemd zijn voor aanhangers en daarom onder GN-code 8716 90 90 vallen. Het valt derhalve niet uit te sluiten dat bepaalde marktdeelnemers die dergelijke wielen produceren of verhandelen, zich niet voor dit onderzoek hebben gemeld omdat zij verwachtten dat die invoer buiten beschouwing zou blijven, zodat zij bovengenoemde notitie niet hebben opgemerkt. Daarom is het niet passend die wielen alsnog bij de procedure te betrekken. Omdat er een bijzonder groot risico van ontwijking door het gebruik van bovengenoemde GN-code lijkt te bestaan, is het dienstig een Taric-code op te nemen aan de hand waarvan de ontwikkeling van de invoer van wielen onder die code precies kan worden gevolgd. Op grond van artikel 14, lid 3, van de basisverordening wordt een bepaling ter zake in het dispositief van deze verordening opgenomen.

▼B

4. BEHANDELING ALS MARKTGERICHTE ONDERNEMING (BMO), INDIVIDUELE BEHANDELING (IB) EN REFERENTIELAND

4.1. Behandeling als marktgerichte onderneming (BMO)

(36) Alle in de steekproef opgenomen producenten-exporteurs betwistten de voorlopige bevindingen in de overwegingen 26 tot en met 53 van de voorlopige verordening.

Criterium 1

(37) Ten eerste moet erop worden gewezen dat in de VRC primair aluminium meer dan 50 % van de productiekosten van een aluminium wiel uitmaakt. Drie van de vier in de steekproef opgenomen ondernemingen betoogden dat het besluit om een BMO te weigeren voor elk van hen afzonderlijk had moeten worden genomen, terwijl de Commissie in de onderhavige zaak heeft vastgesteld (overwegingen 30 tot en met 37 van de voorlopige verordening) dat er sprake is van staatsinmenging bij besluiten over de aankoop van de belangrijkste grondstof (aluminium) en op grond daarvan voor het gehele land een BMO geweigerd heeft. Dit argument kan niet worden aanvaard; de Commissie heeft haar analyse wel degelijk voor elke in de steekproef opgenomen producent afzonderlijk gemaakt. Weliswaar is de Commissie voor alle vier producenten tot dezelfde conclusie gekomen, maar dat komt omdat de staat zich bij elk van hen mengt in de besluitvorming, zoals in de overwegingen 30 tot en met 37 van de voorlopige verordening ook is uitgelegd. Het besluit van de Commissie zou anders hebben geluid voor een in de VRC werkzame onderneming die aantoont dat zij het overgrote deel van de door haar gebruikte aluminiumlegering tegen de prijzen van de London Metal Exchange (LME) koopt volgens het mechanisme dat door elders gevestigde ondernemingen in de sector wordt gebruikt. In dat geval zou die onderneming, mits zij ook aan de andere criteria voldeed, een BMO zijn toegekend, ook al is zij in de VRC gevestigd.

(38) Gezien bovenstaande overwegingen worden de conclusies in de genoemde overwegingen en in overweging 48 van de voorlopige verordening bevestigd.

(39) Ten aanzien van de staatsinmenging in andere bedrijfsbesluiten heeft geen van de drie in overweging 38 van de voorlopige verordening genoemde groepen aanvullend bewijs geleverd op grond waarvan de Commissie tot een andere conclusie had kunnen komen. In het bijzonder werd aangevoerd dat in het arrest van het Gerecht in de zaak Zhejiang Xinan tegen de Raad ([1]) werd bepaald: „het begrip" staatsinmenging van betekenis „[kan] voorts niet worden gelijkgesteld met elke invloed op de activiteiten van een bedrijf of met elke betrokkenheid bij zijn besluitvormingsproces, maar moet […] worden begrepen als een optreden van de overheid dat zijn beslissingen onverenigbaar maakt met de voorwaarden van een markteconomie". De exporteurs betogen dat de Europese instellingen dit arrest moeten toepassen en uitvoerig moeten analyseren of de acties van de staat bij de exploitatie van de onderneming onverenigbaar zijn met de voorwaarden van de markteconomie. In dit verband moet erop worden gewezen dat hoger beroep tegen dit arrest is aangetekend. Daarom treedt het arrest van het Gerecht pas in werking op de datum waarop de beslissing in hoger beroep is genomen. Dientengevolge kunnen de instellingen handhaven dat de in deze zaak vastgestelde staatsinmenging toereikend is om te concluderen dat niet aan criterium 1 is voldaan. Gezien bovenstaande overwegingen worden de conclusies in overweging 38 van de voorlopige verordening bevestigd.

([1]) Zaak T498/04, Zhejiang Xinan Chemical Industrial Group Co. Ltd, punt 85.

▼B

Criterium 2

(40) Geen van de twee groepen die volgens de conclusies uit de voorlopige fase niet aan de eisen van criterium 2 voldeden, heeft deze voorlopige conclusies aangevochten. Daarom wordt de in de overwegingen 39 en 49 van de voorlopige verordening opgenomen vaststelling dat twee van de in de steekproef opgenomen groepen hun jaarrekeningen niet in overeenstemming met de internationale standaarden voor jaarrekeningen (IAS) hebben opgesteld en hebben laten controleren, bevestigd.

Criterium 3

(41) De Baoding Lizhong groep heeft aangevoerd dat artikel 2, lid 7, onder c), van de basisverordening uitdrukkelijk vereist dat de verstoringen voortvloeien uit het vroegere systeem zonder marktеconomie; de groep betoogde dat hij altijd in particuliere handen is geweest en nooit als staatsbedrijf heeft gefunctioneerd, zodat verstoringen niet het gevolg kunnen zijn van het „vroegere" systeem zonder markteconomie. Dit argument kan niet worden aanvaard. Zoals in deze zaak werd vastgesteld, kan er bij de productiekosten en de financiële situatie van een onderneming sprake zijn van verstoringen van betekenis die nog voortvloeien uit het vroegere systeem zonder markteconomie, ook al heeft de onderneming nooit als staatsbedrijf gefunctioneerd.

(42) Bovendien herhaalden de Baoding Lizhong groep, YHI Manufacturing (Shanghai) Co. Ltd en CITIC Dicastal de argumenten die zij al voor de goedkeuring van de voorlopige verordening naar voren hebben gebracht, en benadrukten zij dat de voordelen van de ondernemingen onbetekenend zijn. Zoals in overweging 50 van de voorlopige verordening is uiteengezet, bleek uit het onderzoek evenwel dat de verstoringen van de financiële situatie van de groepen aanzienlijk waren.

(43) Verder heeft YHI Manufacturing (Shanghai) Co. Ltd aangevoerd dat de aan buitenlandse ondernemingen verleende belastingvrijstellingen geen specifieke subsidie zijn en dat volgens de jurisprudentie van de WTO over compenserende maatregelen de bewijslast inzake de specificiteit bij de onderzoekende autoriteiten berust ([1]). YHI Manufacturing (Shanghai) Co. Ltd wijst in haar commentaar voorts op artikel 4, lid 5, van de basisverordening over invoer met subsidiëring ([2]), waarin wordt bepaald dat „de vaststelling van specificiteit […] duidelijk met positief bewijsmateriaal [moet] worden onderbouwd". Verder vermeldt de onderneming artikel 4, lid 2, onder b), van dezelfde Verordening (objectieve criteria of voorwaarden voor het in aanmerking komen voor subsidie, wat impliceert dat er geen sprake is van specificiteit) en artikel 10 van die Overeenkomst inzake subsidies en compenserende maatregelen, waar een compenserend recht wordt gedefinieerd als een recht „dat geheven wordt om een subsidie te compenseren die rechtstreeks of onrechtstreeks voor de vervaardiging, de productie of de uitvoer van een product is verleend". Ten slotte voert YHI Manufacturing (Shanghai) Co. Ltd aan dat „als de diensten van de Commissie subsidies van de Chinese overheid willen compenseren, zij dit moeten doen via een antisubsidieonderzoek".

([1]) European Communities-Countervailing Measures on Dynamic random Access memory Chips from Korea, WT/DS299/R, Panel Report 17 juni 2005, punt 7186.

([2]) Verordening (EG) nr. 597/2009 van de Raad van 11 juni 2009 betreffende bescherming tegen invoer met subsidiëring uit landen die geen lid van de Europese Gemeenschap zijn (PB L 188 van 18.7.2009, blz. 93).

▼B

(44) Deze interpretatie van de antidumpingwetgeving is niet correct want de criteria van de basisverordening over invoer met subsidiëring kunnen niet in het kader van een MET-analyse worden toegepast. Bij de antidumpingverordening gaat het om het onderzoek of de productiekosten en de financiële situatie van bedrijven al dan niet onderhevig zijn aan verstoringen van betekenis die nog voortvloeien uit het vroegere systeem zonder markteconomie en, zoals hierboven is uiteengezet, moeten handelingen die impliceren dat de staat door middel van maatregelen die kenmerkend zijn voor een systeem zonder markteconomie betrokken is bij het creëren van het ondernemingsklimaat worden beschouwd als staatsinmenging die nog voortvloeit uit het vroegere systeem zonder markteconomie.

(45) Gezien bovenstaande overwegingen worden de conclusies in de overwegingen 40 tot en met 44 en 50, 51 en 52 van de voorlopige verordening bevestigd.

Andere overwegingen

(46) De exporteurs hebben nog eens gewezen op hun in de overwegingen 46 en 47 van de voorlopige verordening besproken argument dat ingevolge artikel 2, lid 7, onder c), van de basisverordening binnen drie maanden na de opening van het onderzoek moet worden vastgesteld of de producent aan de criteria voor toekenning van een BMO voldoet, terwijl dat in het onderhavige geval pas na die termijn gebeurde. Ter ondersteuning van hun argument wezen de exporteurs op het arrest van het Gerecht in zaak T-299/05 ([1]) aan. Zij voerden met name aan dat de Commissie toen de mededeling van feiten en overwegingen inzake de BMO werd verzonden, alle antwoorden op de antidumpingvragenlijsten voor de exporteurs en die op de vragenlijsten voor de ondernemingen in het referentieland had ontvangen, zodat zij met de in de antwoorden op die vragenlijsten vervatte gegevens in het bezit was van alle informatie die zij nodig had om de dumpingmarge volgens de normale methode en volgens de referentielandmethode te berekenen. De exporteurs komen dan tot de conclusie dat de Commissie derhalve kon weten wat het effect van haar BMO-besluit op de berekening van de dumpingmarge zou zijn. Gezien bovenstaande gegevens sluiten de exporteurs niet uit dat het BMO-besluit was genomen op basis van de gevolgen voor de dumping.

(47) Dit argument kan niet worden aanvaard. Ten eerste had de Commissie, anders dan wordt beweerd, ten tijde van de verzending van de mededeling van feiten en overwegingen niet alle voor de berekening van de dumpingmarge benodigde informatie. In de onderhavige zaak was de informatie in de antwoorden op de antidumpingvragenlijsten en de vragenlijsten voor de ondernemingen in het referentieland namelijk onvolledig en niet correct, zodat de Commissie de dumpingmarges op dat moment nog niet kon berekenen. Er waren nog controlebezoeken nodig om informatie en gegevens voor een juiste berekening van de dumpingmarges te verzamelen. De eerste van deze bezoeken vonden pas meer dan twee weken na de verzending van de mededeling van feiten en overwegingen over de BMO plaats. Zolang de bij de controlebezoeken verzamelde gegevens ontbraken, was het voor de Commissie in feite onmogelijk om de dumpingberekeningen te maken voordat de mededeling van feiten en overwegingen over de BMO werd verzonden en om een besluit inzake de BMO te nemen op basis van de gevolgen voor de dumping.

([1]) Shanghai Excell M&E Enterprise Co. Ltd en Shanghai Adeptech Precision Co. Ltd tegen Raad van de Europese Unie.

▼B

(48) Ten tweede hebben de exporteurs geen bewijsmateriaal geleverd om aan te tonen dat het besluit inzake de BMO anders zou zijn uitgevallen wanneer het binnen de termijn van drie maanden was genomen.

4.2. **Conclusie**

(49) De bevinding in overweging 53 van de voorlopige verordening dat alle ondernemingen die een BMO hadden aangevraagd, deze moest worden geweigerd, wordt bevestigd.

4.3. **Individuele behandeling (IB)**

(50) Beide in de steekproef opgenomen groepen die een IB geweigerd werd omdat werd vastgesteld dat de staatsinmenging dusdanig is dat de maatregelen kunnen worden ontweken als voor individuele exporteurs een afwijkend recht wordt vastgesteld, vochten de voorlopige bevinding in overweging 55 van de voorlopige verordening aan. Volgens Baoding Lizhong is er geen sprake van staatsinmenging en volstaat het gezien de bewoordingen van artikel 9, lid 5, onder c) en e), bovendien niet dat er sprake is van enige staatsinmenging om een IB te weigeren; volgens artikel 9, lid 5, kan ondanks een zekere mate van staatsinmenging toch een IB worden toegestaan mits de onderneming voldoende vrij van staatsinmenging is en de staatsinmenging niet dusdanig is dat maatregelen ontweken kunnen worden. Dat zou alleen het geval zijn indien staatsambtenaren het merendeel van de leidinggevende functies vervullen en invloed kunnen uitoefenen op de door het bedrijf genomen dagelijkse besluiten.

(51) De tweede groep betoogde dat de meerderheid van zijn aandeelhouders particulieren zijn en het gevaar voor ontwijking nihil is omdat de groep uitsluitend levert aan autofabrikanten in de OEM-markt, en het contract met een autofabrikant voor elk wielmodel specifiek voorschrijft in welk bedrijf de wielen moeten worden geproduceerd en dat dat bedrijf voor en tijdens de looptijd van het contract wordt gecontroleerd.

(52) Naar aanleiding van de argumenten van Baoding Lizhong is het gevaar van ontwijking nogmaals onderzocht. Inderdaad is de staatsinmenging niet dusdanig dat ontwijking mogelijk is. Daarom kan een IB aan Baoding Lizhong worden toegekend.

(53) CITIC Dicastal daarentegen is een staatsonderneming die rechtstreeks door de staat wordt gecontroleerd (de staat is meerderheidsaandeelhouder). De staatsinmenging is dusdanig dat ontwijking van de maatregelen mogelijk is wanneer voor deze onderneming een afwijkend recht wordt vastgesteld. De productie van andere door de staat gecontroleerde ondernemingen zou dus via CITIC Dicastal kunnen worden omgeleid. Ten aanzien van het andere argument van CITIC Dicastal, dat de onderneming uitsluitend levert aan autofabrikanten in de OEM-markt, zij opgemerkt dat dit niet verhindert dat zij in de toekomst ook aan andere afnemers gaat leveren. Daarom kan worden geconcludeerd dat CITIC Dicastal een IB moet worden geweigerd.

4.4. **Referentieland**

(54) Een aantal belanghebbenden hebben de keus voor Turkije als referentieland aangevochten. Hun argumenten kunnen niet worden aanvaard: ten eerste omdat de opmerkingen ruimschoots na de wettelijke termijn voor het indienen van opmerkingen over de keus van het referentieland binnenkwamen (de termijn liep af op 24 augustus 2009), en ten tweede omdat zij vanuit materieel oogpunt niet in aanmerking kunnen worden genomen.

▼B

(55) De argumenten kunnen als volgt worden samengevat:

1. Een van de medewerkende ondernemingen in Turkije (Hayes Lemmerz) is verbonden met een producent in de Europese Unie en beide medewerkende ondernemingen zijn lid van de EUWA (de vereniging van Europese producenten die de klacht heeft ingediend). Dit argument kan niet worden aanvaard. Dat een van de medewerkende ondernemingen in het referentieland verbonden is met een EU-onderneming en beide ondernemingen lid van dezelfde vereniging zijn als de klagers kan niet als relevant argument voor de uitsluiting van Turkije als referentieland worden beschouwd omdat de voor de analyse van de geschiktheid van een referentieland in aanmerking te nemen criteria uitsluitend moeten worden gebaseerd op feiten zoals de mate van concurrentie op de binnenlandse markt van het referentieland en het ontbreken van significante verschillen in het productieproces tussen de producenten in het referentieland en de exporteur in een land zonder markteconomie.

2. Ook werd betoogd dat het productieproces in China niet vergelijkbaar is met dat in Turkije omdat Chinese ondernemingen toegang tot goedkopere grondstoffen hebben. Dit argument kan niet in aanmerking worden genomen. Enerzijds is de toegang tot goedkoper aluminium het gevolg van een door staatsinmenging veroorzaakte prijsverstoring. Zoals hierboven is uiteengezet profiteert de VRC van een unieke positie in de wereld wat de toegang tot de goedkoopst mogelijke grondstofprijzen betreft en wordt in geen enkel ander land een vergelijkbare situatie aangetroffen. Anderzijds is tijdens het onderzoek gebleken dat het productieproces in China en Turkije praktisch gelijk is.

3. Ten slotte werd aangevoerd dat er op de binnenlandse markt onvoldoende concurrentie is omdat de binnenlandse productie hoofdzakelijk voor de uitvoer bestemd is en er belemmeringen voor invoer van buiten de Europese Unie zijn. Deze argumenten kunnen niet in aanmerking worden genomen. De EU-markt is meer dan zes keer zo groot als de Turkse markt en er zijn geen invoerbelemmeringen; daarom is het redelijk dat Turkije een groot deel van zijn productie naar de Europese Unie zendt. Bovendien is er voldoende concurrentie op de Turkse binnenlandse markt omdat er ten minste vijf binnenlandse producenten zijn en geen beperkingen voor invoer uit de EU.

(56) Gezien bovenstaande overwegingen wordt de voorlopige conclusie in overweging 63 van de voorlopige verordening dat Turkije een geschikt en redelijk referentieland is, bevestigd.

4.5. **Dumping**

4.5.1. *Berekening*

(57) Twee producenten-exporteurs betwistten de voorlopige bevindingen in de overwegingen 57 tot en met 77 van de voorlopige verordening. Zij voerden aan dat volgens artikel 2, lid 11, van de basisantidumpingverordening dumpingberekeningen moeten worden gebaseerd op „alle uitvoertransacties naar de Gemeenschap”; op grond daarvan zijn zij van mening dat bij de berekening van de dumpingmarge rekening moet worden gehouden met 100 % van de transacties. Voorts betoogden zij dat de duurste transacties, in het bijzonder voor een van de onderzochte ondernemingen, bij de berekening van de dumpingmarges buiten beschouwing zijn gelaten.

▼B

(58) Ten aanzien van het argument over het aantal transacties dat in aanmerking moet worden genomen, moet erop worden gewezen dat artikel 2, lid 11, van de basisverordening weliswaar vaststelt dat de dumpingberekeningen op „alle uitvoertransacties naar de Gemeenschap" moeten worden gebaseerd, maar dan wel „onder voorbehoud van de relevante bepalingen betreffende de billijke vergelijking". Dit betekent dat als het niet mogelijk is voor 100 % van de producten een redelijke overeenstemming te vinden, het niet mogelijk zal zijn 100 % van de uitvoertransacties in aanmerking te nemen. Dit wordt redelijk geacht mits de berekeningen op een voldoende groot aandeel van het totale aantal uitvoertransacties worden gebaseerd. In het onderhavige geval werd 85 % van de transacties in aanmerking genomen.

(59) In verband met de opmerking dat de duurste transacties buiten beschouwing zijn gelaten, is een nieuwe dumpingberekening gemaakt waarbij deze transacties wel in aanmerking zijn genomen. Er is een aantal producttypes toegevoegd aan die welke in de voorlopige fase voor de berekening zijn gebruikt. Hierdoor konden zoveel mogelijk transacties in de berekeningen worden meegenomen en kon er tevens voor worden gezorgd dat de gewogen gemiddelde prijs per eenheid van alle uitvoertransacties per exporterende onderneming zo dicht mogelijk ligt bij de gewogen gemiddelde prijs per eenheid van de uitvoertransacties (van die onderneming) die voor de berekening van de dumpingmarge in aanmerking werd genomen. Op die manier is rekening gehouden met de waarde van alle uitvoertransacties, ook de duurste. De normale waarde van deze aanvullende producttypes is berekend aan de hand van de in overweging 70 van de voorlopige verordening uiteengezette methode. Door deze nieuwe berekening vallen de dumpingmarges vooral voor YHI lager uit.

(60) De voor de vaststelling van de normale waarde, de uitvoerprijs en de vergelijking gevolgde methode is dezelfde als die welke is beschreven in de overwegingen 64 tot en 75 van de voorlopige verordening. De enige verschillen betreffen het grotere aantal in aanmerking genomen transacties en de overweging dat de voor de berekening van de dumping voor een bepaalde onderneming gebruikte gemiddelde prijs van de uitvoertransacties niet sterk mocht afwijken van de gemiddelde uitvoerprijs van alle transacties van die onderneming.

(61) Aangevoerd werd dat de Commissie in haar analyse geen rekening houdt met de ontwikkeling van de wisselkoersen, en met name die van de Amerikaanse dollar ten opzichte van de euro, en van de kosten van primair aluminium en het internationale vrachtvervoer. Deze bewering mist alle grond omdat de diensten van de Commissie overeenkomstig hun praktijk bij hun analyse van de markt voor het betrokken product tijdens het OT rekening hebben gehouden met alle soorten controleerbare kosten.

(62) Volgens de Chinese producent YHI waren de correcties in zijn individuele dumpingmarge onjuist berekend. De Commissie aanvaardde dit argument en voerde een nieuwe berekening uit, die een dumpingmarge van 23,81 % opleverde, 2,14 % minder dan bij de oorspronkelijke berekening.

▼B

4.5.2. *Definitieve dumpingmarges*

Onderneming	Definitieve dumpingmarge
YHI Manufacturing (Shanghai) Co. Ltd	23,81 %
Zhejiang Wanfeng Auto Wheel Co. Ltd	60,29 %
Baoding Lizhong	67,66 %
Andere medewerkende ondernemingen	44,23 %
Alle andere ondernemingen	67,66 %

5. **SCHADE**

(63) De Commissie ontving opmerkingen over de voorlopige bevindingen inzake de schade. Enkele ervan waren een herhaling van de opmerkingen waarop al in de voorlopige verordening is gereageerd.

(64) Argumenten waarop in de voorlopige verordening al werd ingegaan, worden in deze verordening niet herhaald.

5.1. **Invoer uit de VRC**

(65) De partijen voerden aan dat de methode voor de berekening van de invoer onvoldoende is uitgelegd. Deze kritiek is echter niet onderbouwd.

(66) Er wordt aan herinnerd dat de methode in de voorlopige fase op de klacht was gebaseerd, maar dat de gegevens zijn gecontroleerd aan de hand van andere bronnen (gegevens van medewerkende producenten, gebruikers, exporteurs). Met het oog op de opmerkingen van de partijen zijn deze gegevens nog eens geanalyseerd en de conclusies in de voorlopige verordening worden hierbij bevestigd.

(67) In het dossier voor raadpleging door belanghebbenden zijn op de dag van publicatie van de voorlopige verordening drie notities opgenomen met gedetailleerde informatie over de methode van berekening van de productie, de invoer en de verkoop.

(68) Omdat de bij dit onderzoek betrokken GN-codes ook andere producten dan het betrokken product omvatten, hadden de meeste opmerkingen betrekking op de door de Commissie gebruikte methode om de niet-betrokken producten van de gemelde hoeveelheden uit te sluiten.

(69) GN-code 8708 70 50 omvat ook wielen en delen en toebehoren daarvan, van aluminium. De gegevens over deze code werden, in tonnen, ontleend aan Comext; er werden in deze fase verder geen correcties aangebracht, ervan uitgaande, zoals in de klacht werd opgemerkt, dat delen en toebehoren minder belangrijk waren.

(70) GN-code 8708 70 10 omvat onder meer wielen en delen en toebehoren daarvan, van aluminium. Ook in dit geval werden de desbetreffende aan Comext ontleende gegevens (in tonnen) gecorrigeerd overeenkomstig de in de klacht beschreven methode.

▼B

(71) In de opmerkingen van de partijen werd veel kritiek op deze aanpak geuit, zonder dat evenwel een geschiktere en betrouwbaardere methode werd voorgesteld. De kritiek betrof vooral het feit dat de partijen niet wisten welke methode de Commissie zou toepassen, zodat zij niet konden reageren. Er wordt aan herinnerd dat de niet-vertrouwelijke versie van de klacht met een uitvoerige uiteenzetting van de uitsluitingsmethoden vanaf de inleiding van de procedure beschikbaar was in het niet-vertrouwelijk dossier. De Commissie heeft de gegevens in de klacht gecontroleerd en heeft niets kunnen vaststellen dat afbreuk zou doen aan de redelijkheid van de gekozen methode. Bovendien werden de opmerkingen niet onderbouwd geacht omdat er geen alternatieve methode werd voorgesteld.

(72) Een tweede serie opmerkingen had betrekking op de methode om voor beide GN-codes de hoeveelheid in tonnen om te rekenen in eenheden. Ook in dit geval volgde de Commissie de in de klacht voorgestelde methode, die vervolgens door de antwoorden van de Chinese exporteurs op de vragenlijst werd bevestigd. Bij deze methode wordt uitgegaan van een gemiddeld gewicht per uit China ingevoerd wiel van ongeveer 9 kg. Het gewicht per eenheid van uit andere derde landen ingevoerde producten is overeenkomstig de klacht geschat op ongeveer 10 kg, maar aan de hand van de gedurende dit onderzoek van verschillende partijen ontvangen informatie gecontroleerd.

(73) In de na de voorlopige verordening verstrekte informatie betoogden de partijen dat 10 kg en niet 9 kg als gemiddeld gewicht moest worden gebruikt omdat dit het gemiddelde gewicht van OEM-wielen is. Zoals in de voorlopige verordening is uiteengezet, is het gemiddelde gewicht van 9 kg gebaseerd op door de in de steekproef opgenomen producenten-exporteurs verstrekte gegevens. Daarom luidt de conclusie dat het de meest redelijke omrekeningsmethode voor het gemiddelde gewicht van de invoer uit China is. In elk geval bleek bij een omrekening op basis van 10 kg voor een OEM-wiel dat dit niet van invloed is op de uiteindelijke conclusies.

(74) De conclusies in de overwegingen 86, 87 en 88 van de voorlopige verordening worden hierbij bevestigd.

5.1.1. *Omvang en prijzen van de invoer uit de VRC*

(75) De conclusies, in de overwegingen 86 en 89 van de voorlopige verordening, op basis van onder meer Eurostat-gegevens zijn bevestigd door de antwoorden van de producenten-exporteurs op de vragenlijst. Omdat de cijfers uit verschillende bronnen afkomstig zijn, kan de trend uiteraard enige verschillen te zien geven naar gelang het segment en de onderneming. In elk geval bevestigden de cijfers het lage prijspeil, dat in combinatie met de hoge mate van prijsonderbieding en het sterk toegenomen volume van de invoer uit de VRC duidelijk laat zien hoe nauwkeurig de algemene conclusie in deze zaak was.

(76) De gegevens en de ontwikkeling zijn ook voor het OEM- en het AM-segment afzonderlijk gecontroleerd. In overweging 89 van de voorlopige verordening werd ten onrechte beweerd dat de prijzen voor de jaren 2006-2008 op Eurostat-gegevens moesten worden gebaseerd omdat in de vragenlijsten van de exporteurs geen relevante gegevens werden verstrekt. De bewering zou betrekking moeten hebben op een uitsplitsing in OEM- en AM-transacties. Deze is alleen mogelijk op basis van door de exporteurs verstrekte lijsten met de afzonderlijke transacties.

▼B

(77) Voor de prijzen per eenheid in het AM-segment geven de cijfers een min of meer vlak prijspeil te zien met een geringe stijging tegen het eind van de periode. De prijzen lagen op 25 tot 34 EUR in 2006, 24 tot 32 EUR in 2007, 25 tot 29 EUR in 2008 en 26 tot 36 EUR in het OT. Met het oog op de geheimhouding zijn deze prijsscala's met maximaal 15 % naar boven of naar beneden gewijzigd.

Prijsscala voor de invoer van AM-wielen uit China (op basis van een steekproef van exporteurs)	+/- 15 %	+/- 15 %
2006	25	34
2007	24	32
2008	25	29
OT	26	36

(78) De prijzen per eenheid voor uit de VRC ingevoerde OEM-wielen geven in de beoordelingsperiode een daling met meer dan 15 % te zien. Om geheimhoudingsredenen, zoals in onderstaand deel over de berekening van de schademarge wordt uitgelegd, kunnen geen nadere bijzonderheden worden bekendgemaakt.

(79) Een van de partijen voerde aan dat de prijzen van de invoer uit de VRC tussen 2008 en het eind van het OT stegen, terwijl de meeste schade-indicatoren toen juist een aanzienlijke daling te zien gaven. Inderdaad was er sprake van een nominale stijging van de prijzen van de invoer uit de VRC (overigens met maar 1,6 %) ([1]). Er moet evenwel op worden gewezen dat zij over de gehele beoordelingsperiode genomen met 8 % daalden.

(80) Over het geheel genomen is het lage prijspeil voor beide segmenten bevestigd, wat in combinatie met een omvangrijke prijsonderbieding en een scherpe toename van de invoer uit de VRC de conclusies in deze zaak bevestigt.

5.2. **Afzonderlijke schadeanalyse voor het OEM- en het AM-segment**

(81) Een van de belangrijkste opmerkingen die na de instelling van de voorlopige maatregelen werd ontvangen, ging erom dat voor alle schade-indicatoren een afzonderlijke analyse voor het OEM- en het AM-segment had moeten worden gemaakt.

(82) Een van de partijen wees in dat verband op Verordening (EG) nr. 1888/2006 van de Commissie ([2]) en Verordening (EG) nr. 682/2007 van de Raad ([3]) over de invoer van suikermaïs van oorsprong uit Thailand, en voerde aan dat in dat geval wel een specifieke analyse per segment werd gemaakt. Verder betoogde die partij dat de Commissie door de suikermaïs-zaak niet te volgen, inbreuk maakte op de WTO-vereisten.

([1]) In overweging 90 van de voorlopige verordening is sprake van een verschrijving; in plaats van om een stijging met 0,5 % gaat het om een stijging met 0,50 EUR (1,6 %).

([2]) Verordening (EG) nr. 1888/2006 van de Commissie van 19 december 2006 instelling van een voorlopig antidumpingrecht op bepaalde bereide of verduurzaamde suikermaïs in korrels uit Thailand (PB L 364 van 20.12.2006, blz. 68).

([3]) Verordening (EG) nr. 682/2007 van de Raad van 18 juni 2007 tot instelling van een definitief antidumpingrecht en tot definitieve inning van het voorlopige antidumpingrecht op bepaalde bereide of verduurzaamde suikermaïs in korrels van oorsprong uit Thailand (PB L 159 van 20.6.2007, blz. 14).

▼B

(83) In de suikermaïs-zaak werd verwezen naar de WTO-bepalingen ter zake die volgens de beroepsinstantie van de WTO bepalen dat „[…] wanneer de onderzoekende autoriteiten een onderdeel van een binnenlandse bedrijfstak onderzoeken, zij in principe op soortgelijke wijze alle andere onderdelen van die bedrijfstak en ook de bedrijfstak als geheel moeten onderzoeken" ([1]). Deze zaak laat duidelijk zien dat de in de onderhavige zaak gevolgde aanpak in overeenstemming is met de praktijk van de instelling tot dusverre en met de antidumpingovereenkomst van de WTO ([2]). Een analyse van elk segment is mogelijk wanneer zij vergezeld gaat van een analyse van de gehele bedrijfstak.

(84) Er wordt aan herinnerd dat in de voorlopige fase van deze procedure de twee segmenten tezamen zijn bekeken, maar dat sommige indicatoren afzonderlijk voor OEM- en AM-wielen zijn geanalyseerd (prijsonderbieding, verbruik, marktaandeel). In verband met de opmerkingen die de Commissie van de partijen kreeg, heeft zij verdere analyses gedaan en zijn nog enkele indicatoren op segmentniveau geanalyseerd (zie hieronder). Deze analyse bevestigt dat de ontwikkeling voor het betrokken product in zijn geheel in het algemeen overeenkomt met die voor het OEM- en het AM-segment afzonderlijk.

5.2.1. *Verbruik*

(85) Onderstaande tabel laat de ontwikkeling van het verbruik van aluminium wielen in de Unie zien, uitgesplitst naar OEM- en AM-segment. Hierboven, in het gedeelte over de invoer worden nadere bijzonderheden gegeven over de invoer van OEM- en AM-wielen. De gegevens over de uitsplitsing zijn gebaseerd op informatie van de medewerkende EU-producenten, gebruikers en producenten-exporteurs in het betrokken land.

Eenheden (x 1000)	2006	2007	2008	OT
Totaal verbruik in de Unie	58 607	62 442	58 313	49 508
Index (2006 = 100)	100	107	99	84
Verbruik OEM	43 573	44 009	42 076	34 915
Index (2006 = 100)	100	101	97	80
Verbruik AM	15 033	18 432	16 237	14 592
Index (2006 = 100)	100	123	108	97

(86) Het totale verbruik in de Unie nam in de beoordelingsperiode met 16 % af, van 58,6 miljoen eenheden tot 49,5 miljoen eenheden. De trend is voor beide segmenten gelijk. Het verbruik van OEM-wielen nam met 20 % af van 43,5 miljoen eenheden tot 34,9 miljoen eenheden en dat van AM-wielen met 3 % van 15 tot 14,5 miljoen eenheden.

([1]) WT/DS184/AB/R, 23.8.2001, United States - Anti-Dumping Measures on Certain Hot-Rolled Steel Products from Japan.

([2]) Zie de overwegingen 50 en 51 van Verordening (EG) nr. 1888/2006.

▼B

5.2.2. *Invoer uit de VRC en marktaandeel voor OEM- en AM-wielen*

(87) Veel opmerkingen waren gewijd aan de conclusies van de Commissie over de omvang van het OEM- en het AM-segment op de EU-markt voor aluminium wielen, en in het bijzonder aan die over het marktaandeel van de invoer. De partijen betoogden met name dat de Commissie het marktaandeel van de OEM-invoer onjuist heeft berekend. In verband met deze commentaren werd nader onderzoek verricht naar het marktaandeel van ingevoerde OEM- en AM-wielen. Er wordt aan herinnerd dat in de voorlopige verordening het marktaandeel van de uit de VRC ingevoerde OEM- en AM-wielen werd genoemd. Dit gebeurde op basis van informatie die in de voorlopige fase beschikbaar was en afkomstig was van producenten in de Europese Unie, exporteurs en autofabrikanten. Zo werd vastgesteld dat het marktaandeel van de OEM-invoer ongeveer 3 % bedroeg (conservatieve schatting), maar ook wel 6 % kon bedragen.

(88) Wegens de kritiek van de belanghebbenden werden alle gegevens nog eens gecontroleerd, en deze controle bevestigde de voorlopige bevindingen. Een uitvoerige toelichting van alle onderzoeksstappen en alle informatiebronnen die zijn gebruikt om het aandeel van beide segmenten in de invoer vast te stellen, niet alleen van die uit het betrokken land, maar ook van die uit andere derde landen, is opgenomen in een notitie bij het dossier voor raadpleging door belanghebbenden. Die notitie geeft een beeld van de grote verscheidenheid van bronnen die zijn gebruikt om relevante informatie te verkrijgen.

(89) In antwoord op opmerkingen van de partijen dat een marktaandeel van 3 % toch klein is, moet bovendien worden benadrukt dat een marktaandeel van maar 3 % niet als klein kan worden beschouwd op een prijsgevoelige markt als de onderhavige. Dit geldt met name bij de in overweging 116 beschreven neerwaartse prijsdruk. Bovendien was er ook een aanzienlijke toename van het volume en het marktaandeel van de invoer uit de VRC.

Omvang van de OEM-invoer (x 1000)	2006	2007	2008	OT
VRC	455	476	508	1 183
Index (2006 = 100)	100	105	112	260
Marktaandeel (%)	1 %	1 %	1 %	3 %
Omvang van de AM-invoer (x 1000)	2006	2007	2008	OT
VRC	3 247	4 667	5 301	4 954
Index (2006 = 100)	100	144	163	153
Marktaandeel (%)	22 %	25 %	33 %	34 %

5.3. **Prijsonderbieding**

(90) In de voorlopige fase is de prijsonderbieding berekend voor beide segmenten van het betrokken product afzonderlijk en samen. De uitsplitsing is gemaakt door de verkopen aan autofabrikanten te identificeren in lijsten met transacties die door de in de steekproef opgenomen EU-producenten en exporteurs werden verstrekt.

▼B

(91) De in de overwegingen 95 en 98 van de voorlopige verordening meegedeelde orde van grootte van de prijsonderbieding is opnieuw berekend, vooral op grond van wijzigingen in de dumpingberekeningen (zie hierboven). Ook werden verfijningen aangebracht met betrekking tot het toegepaste douanetarief. In de voorlopige fase werd namelijk een uniform recht van 4,5 % toegepast. In de definitieve fase is deze aanpak gevolgd voor de berekening van de algemene prijsonderbieding (voor beide segmenten). De reden hiervoor is dat niet alle OEM-invoer is aangegeven onder de code met het lagere 3 %-recht.

(92) Enkele partijen herhaalden hun opmerking dat voor de berekening van het prijsonderbiedingsniveau uitsluitend de toegevoegde waarde en niet de kosten van aluminium zelf in aanmerking moet worden genomen. Zoals in overweging 96 van de voorlopige verordening al is gezegd, zou een dergelijke methode het prijsonderbiedingsniveau alleen maar verhogen. Aangezien het prijsonderbiedingsniveau, dat als percentage van de volledige prijs was vastgesteld, al aanzienlijk was, is deze methode niet verder onderzocht.

(93) De prijsonderbieding voor de twee segmenten van het betrokken product samen ligt tussen 20 % en 38 %. Voor beide segmenten blijft de prijsonderbieding hoog (tussen 15 % en 29 % voor OEM en tussen 49 % en 63 % voor AM).

6. SITUATIE VAN DE BEDRIJFSTAK VAN DE UNIE

6.1. Definitie van de bedrijfstak van de Unie en macro- en micro-indicatoren van de schade

(94) Een van de partijen voerde aan dat de Commissie een onjuiste definitie van de bedrijfstak van de Unie en de productie in de Unie hanteerde en dat de schadebeoordeling had moeten worden gebaseerd op informatie die alleen betrekking heeft op de klagers en de ondernemingen die de klagers steunen en niet op informatie voor de gehele productie in de Unie.

(95) De bedrijfstak van de Unie was gedefinieerd overeenkomstig artikel 4, lid 1, van de basisverordening. De beoordeling van de situatie van de gehele productie van de Unie is in overeenstemming met de basisverordening. Het argument dat de beoordeling van de schade op een onjuiste definitie van de bedrijfstak van de Unie gebaseerd is, moet daarom worden verworpen. Dientengevolge moesten alle argumenten betreffende de ontwikkeling van de trend van de schade-indicatoren waarbij de analyse gebaseerd is op gegevens van de in de steekproef opgenomen en de medewerkende producenten, worden verworpen.

(96) Een andere, meer algemene opmerking was dat de niet-vertrouwelijke versies van de vragenlijsten en minivragenlijsten voor de producenten incompleet waren. De Commissie heeft deze opmerkingen grondig onderzocht en waar deze gerechtvaardigd waren, verbeterde niet-vertrouwelijke versies gevraagd. De Commissie heeft deze in het dossier voor raadpleging door belanghebbenden opgenomen, zodat een goede verdediging van rechten volledig gewaarborgd is.

(97) Enkele partijen betoogden dat een aantal producenten in de Unie hadden moeten worden uitgesloten omdat zij geen volledige openheid van zaken gaven over hun activiteiten. Zij voerden verder aan dat deze uitsluiting van invloed zou zijn geweest op de representativiteit van de bedrijfstak van de Unie. Deze argumenten vonden evenwel geen steun in de feiten, want de producenten in kwestie hebben wel degelijk alle relevante informatie verstrekt. De argumenten moeten daarom worden afgewezen.

▼B

(98) Een van de importeurs voerde voorts aan dat hij als producent in de Unie had moeten worden ingedeeld omdat hij de vervaardiging van de wielen weliswaar naar het betrokken land had uitbesteed, maar dat veel andere activiteiten nog wel in de Europese Unie plaatsvonden (bv. het ontwerp). Deze onderneming heeft het fabricageproces uitbesteed, maar voert sommige activiteiten, zoals het testen van de wielen, nog wel in de Unie uit. Omdat het fabricageproces echter in het betrokken land plaatsvindt, kan deze importeur in de antidumpingprocedure niet als producent in de Unie worden beschouwd. Op grond hiervan moest het argument worden afgewezen.

(99) Sommige partijen voerden een analyse van de schade-indicatoren per onderneming uit. Een dergelijke aanpak moet van de hand worden gewezen omdat de schadeanalyse voor de bedrijfstak van de Unie als geheel wordt uitgevoerd.

6.2. **Macro-economische indicatoren**

6.2.1. *Verkoop en marktaandeel*

(100) Na de publicatie van de voorlopige verordening vroegen sommige partijen om gegevens voor het OEM- en de AM-segment afzonderlijk. In onderstaande tabel wordt een uitsplitsing van de gegevens over de verkoop en het marktaandeel naar OEM- en AM-segment gegeven.

	2006	2007	2008	OT
Verkoop van OEM-wielen door de hele bedrijfstak van de Unie (x 1000 eenheden)	36 820	36 240	34 932	28 719
Index (2006 = 100)	100	98	95	78
Verkoop van AM-wielen door de hele bedrijfstak van de Unie (x 1000 eenheden)	8 626	10 443	7 962	7 075
Index (2006 = 100)	100	121	92	82
Marktaandeel OEM-wielen (%) (aandeel van producenten in de Unie in het totale verbruik van OEM-wielen	84,5 %	82,3 %	83 %	82,3 %
Index (2006 = 100)	100	97	98	97
Marktaandeel AM-wielen (%) (aandeel van producenten in de Unie in het totale verbruik van AM-wielen	57,4 %	56,7 %	49 %	48,5 %
Index (2006 = 100)	100	99	85	84

(101) Er werden verschillende bronnen gebruikt voor de uitsplitsing, met name gegevens die de producenten in de Unie tijdens het onderzoek hebben verstrekt, gegevens uit de klacht en gegevens die al voor de inleiding van de procedure waren verzameld.

▼B

(102) Bovenstaande tabel laat zien dat de verkoop en het marktaandeel zowel voor het OEM- als het AM-segment dalen.

6.2.2. *Soorten contracten*

(103) Zoals in overweging 112 van de voorlopige verordening al werd gespecificeerd, heeft de Commissie nader onderzoek gedaan naar de gedurende het OT gegunde aanbestedingscontracten, die pas nadien zouden worden uitgevoerd. De al beschikbare gegevens werden aangevuld met nieuwe, van de autofabrikanten en de wielproducenten in de Unie ontvangen informatie. Deze gegevens bevestigden de orde van grootte van de aankopen en de ontwikkeling van het marktaandeel van Europese en Chinese leveranciers. Bovendien hebben de autofabrikanten laten weten dat het aandeel van de invoer uit China is toegenomen omdat het concurrentievermogen toenam, de kwaliteit verbeterde en de productieprocessen meer mogelijkheden boden.

6.3. **Micro-economische indicatoren**

6.3.1. *Productiekosten*

(104) Een van de partijen betoogde dat de gegevens over de winstgevendheid in overweging 117 van de voorlopige verordening niet in overeenstemming waren met de gegevens over de verkoop en de productiekosten in de overwegingen 89 en 122 van die verordening. Dit was te wijten aan een verschrijving bij de berekening van de productiekosten, waardoor verkeerde gegevens werden gebruikt. Deze fout is nu gecorrigeerd en de cijfers over de productiekosten worden hieronder nog eens gepresenteerd.

In euro	2006	2007	2008	OT
Gemiddelde productiekosten (per eenheid)	48,1	49,4	48,7	49,1

(105) De correctie is niet van invloed op de in de voorlopige fase vastgestelde trend. De gemiddelde productiekosten bleven in de beoordelingsperiode stabiel.

6.3.2. *Winstgevendheid*

(106) In antwoord op verzoeken van partijen om gegevens met een uitsplitsing naar het OEM- en AM-segment, is de winstgevendheid voor beide segmenten afzonderlijk berekend. De trend en de orde van grootte zijn bevestigd.

In %	2006	2007	2008	OT
Winstgevendheid, totaal	3,2	0,7	-1,5	-5,4
Winstgevendheid OEM	3,1	0,4	-1,4	-5,7
Winstgevendheid AM	5,2	5,7	-3,3	-2,4

(107) Bovenstaande tabel laat zien dat de winstgevendheid zowel in het OEM-segment als in het AM-segment is aangetast. In de beoordelingsperiode daalde zij voor het OEM-segment met 8,8 procentpunten en voor het AM-segment met 7,6 procentpunten. De orde van grootte en de trend voor de segmenten afzonderlijk komen dus overeen met die voor het betrokken product als geheel (een daling met 8,7 procentpunten).

▼B

6.3.3. *Rendement van investeringen*

(108) Enkele partijen wezen op mogelijke onnauwkeurigheden bij de berekening van het rendement van investeringen. De gemelde cijfers hebben betrekking op alle posten die deel uitmaken van het rendement van investeringen, met inbegrip van afschrijvingen. De argumenten moeten derhalve worden afgewezen.

6.4. **Conclusie inzake schade**

(109) De conclusies inzake schade in de overwegingen 80 tot en met 123 van de voorlopige verordening worden bevestigd. De bedrijfstak van de Unie leed aanmerkelijke schade, wat vooral tot uiting kwam in een daling van de winstgevendheid. Enkele schade-indicatoren zijn voor het OEM- en het AM-segment afzonderlijk geanalyseerd. De trend en de orde van grootte van de ontwikkeling van deze indicatoren komen overeen met die welke voor het betrokken product in zijn geheel werden vastgesteld.

7. OORZAKELIJK VERBAND

7.1. **Gevolgen van de invoer uit de VRC**

(110) Enkele partijen voerden aan dat de daling van de productie en verkoop van de bedrijfstak van de Unie het resultaat was van een afnemend verbruik (dat ook tot een daling van de capaciteit zou hebben geleid). In de voorlopige verordening werd inderdaad niet bestreden dat het verbruik op de EU-markt terugliep. Hoewel andere factoren dan de invoer met dumping uit de VRC (economische crisis en invoer uit Turkije) aan de door de bedrijfstak van de Unie geleden schade kunnen hebben bijgedragen, is de invloed ervan niet dusdanig dat het oorzakelijke verband erdoor wordt verbroken, zoals ook al in de overwegingen 136 tot en met 152 van de voorlopige verordening werd vastgesteld. In elk geval is er, zoals in de overwegingen 126 en volgende van de voorlopige verordening wordt beschreven, een duidelijk verband tussen de aanzienlijke toename van de omvang van de invoer uit China tegen lage prijzen en de bij de bedrijfstak van de Unie waargenomen schade. Overigens bleef, zoals in overweging 103 van de voorlopige verordening is uiteengezet en in tegenspraak met de argumenten van de partijen, de capaciteit in de beoordelingsperiode stabiel (met name tussen 2006 en 2008, gevolgd door een daling met 4 % tussen 2008 en het eind van het OT).

(111) Enkele partijen wezen op verklaringen van de producenten in de Unie op hun internetsites en op het feit dat de invoer met dumping uit de VRC niet werd genoemd als een van de oorzaken van de schade. Ongeacht openbare verklaringen van de producenten in de Unie (die in elk geval de invoer uit China als mogelijke schadeoorzaak niet uitsluiten) blijkt uit de beschikbare gegevens duidelijk dat er een oorzakelijk verband is tussen de door de bedrijfstak van de Unie geleden schade en de invoer met dumping uit de VRC.

(112) Enkele parijen betoogden dat de gedaalde winstgevendheid te wijten was aan een geringere omvang van de productie. Daardoor waren de producenten in verband met het kleinere aantal geproduceerde wielen niet in staat hun vaste kosten te dekken. De geringere productie was evenwel een gevolg van een verlies aan marktaandeel, dat op zijn beurt te wijten was aan de penetratie van de invoer uit de VRC.

▼B

(113) Volgens een aantal partijen kon de invoer uit de VRC niet de oorzaak van de door de bedrijfstak van de Unie gelden schade zijn omdat er in 2007 ondanks stabiele prijzen en een stabiele verkoop sprake was van een daling van de winstgevendheid. Er wordt aan herinnerd dat het marktaandeel van de invoer uit de VRC tussen 2006 en 2007 is toegenomen en de omvang van de invoer in volume met 40 % is gestegen. Op grond van bovenstaande overwegingen moest het argument worden afgewezen.

(114) De conclusies in de overwegingen 126 tot en met 130 van de voorlopige verordening worden hierbij bevestigd.

7.2. **Gevolgen van andere factoren**

7.2.1. *Uitsplitsing in segmenten*

(115) Sommige partijen herhaalden hun argument dat de schade van de bedrijfstak van de Unie, die hoofdzakelijk aan het OEM-segment verkoopt, niet kon worden veroorzaakt door de invoer uit China, omdat die zich hoofdzakelijk op het AM-segment concentreert en in het OEM-segment slechts zeer beperkt aanwezig is. Deze opmerkingen zijn in de overwegingen 131 tot en met 135 van de voorlopige verordening al aan de orde gekomen.

(116) Na de instelling van de voorlopige maatregelen wezen sommige partijen op overweging 133 van de voorlopige verordening, waarin wordt gezegd dat er aanwijzingen zijn dat autofabrikanten Chinese prijzen gebruiken om een neerwaartse druk uit te oefenen op de prijzen van de bedrijfstak van de Unie. Zij betoogden dat de instellingen hun bevindingen niet mogen baseren op aanwijzingen maar alleen op positieve bewijzen. Verder wezen de partijen erop dat het dossier voor raadpleging door belanghebbenden geen informatie bevatte om dergelijke argumenten te staven.

(117) Om te beginnen moet worden benadrukt dat dergelijke informatie commercieel uiterst gevoelig is. Naast de informatie die de Commissie al tot haar beschikking had, kreeg zij ook informatie van de partijen. Deze aanvullende informatie, die de conclusies op basis van bewijsmateriaal dat de Commissie al in de voorlopige fase tot haar beschikking had, bevestigde, wees op een duidelijke neerwaartse prijsdruk. De Commissie heeft stukken betreffende de prijsdruk aan het dossier toegevoegd. Er is een uitvoerige documentatie verstrekt door de producenten in de Unie. Hierdoor kreeg de Commissie meer inzicht in het aanbestedingsproces, en werden de conclusies met betrekking tot de neerwaartse prijsdruk en het gebruik van Chinese offertes als benchmark voor het uitoefenen van die druk bevestigd. In sommige gevallen lag de richtprijs van de autofabrikanten (die het beginpunt voor de onderhandelingen vormde) al onder de productiekosten van de producenten in de Unie en was derhalve direct al onhaalbaar. In bepaalde gevallen hadden zelfs offertes onder dat niveau geen succes.

(118) Volgens informatie waarover de Commissie beschikt, geven enkele autofabrikanten inschrijvers alleen te kennen dat zij hun prijzen overeenkomstig de Chinese offertes moeten verlagen; anderen gebruiken prijsaanbiedingen van ondernemingen die niet aan de aanbesteding deelnemen; nog weer andere ten slotte stellen zelfs geen beperkingen aan hun aanbestedingen, zodat iedereen kan inschrijven (ook degenen die nooit aan de voorwaarden zouden voldoen).

▼B

(119) Volgens de autofabrikanten is de prijs geen bepalende factor bij hun inkoopbeleid. Uit de informatie in het dossier blijkt inderdaad dat er ook andere overwegingen kunnen zijn, maar de prijs speelt toch de belangrijkste rol.

(120) De conclusies in de overwegingen 131 tot en met 135 van de voorlopige verordening worden hierbij bevestigd.

7.2.2. *Gevolgen van de invoer uit Turkije*

(121) De partijen voerden aan dat de Commissie de gevolgen van de invoer uit Turkije als oorzaak van de door de bedrijfstak van de Unie geleden schade heeft onderschat. Ter herinnering zij erop gewezen dat in de overwegingen 136 en 137 van de voorlopige verordening werd erkend dat de lagere prijzen van de invoer uit Turkije enig negatief effect op de situatie van de bedrijfstak van de Unie kunnen hebben gehad, maar dat dit niet van dien aard was dat alleen hierdoor het oorzakelijke verband tussen de invoer met dumping uit de VRC en de door de bedrijfstak van de Unie geleden schade wordt verbroken.

(122) De gevolgen van de invoer uit Turkije zijn ook per segment onderzocht. Vastgesteld is dat driekwart van de Turkse invoer OEM-wielen betrof. Bevestigd werd dat de ontwikkeling en de orde van grootte voor het OEM- en het AM-segment samen in overeenstemming waren met die voor elk van de segmenten afzonderlijk. Volgens de (door verschillende medewerkende partijen verstrekte) informatie in het dossier daalden de prijzen van de uit Turkije ingevoerde AM-wielen in de beoordelingsperiode. De prijzen voor OEM-wielen uit Turkije waren vrij stabiel.

(123) De partijen wezen erop dat de prijzen van de invoer uit Turkije tussen 2008 en het eind van het OT aanmerkelijk daalden. Zoals in overweging 137 van de voorlopige verordening werd opgemerkt, was het prijsverschil echter nog aanzienlijk kleiner dan dat tussen de prijzen van de invoer uit de VRC en de producentenprijzen in de Unie.

(124) Wat de opmerking van een van de partijen betreft, dat de klacht zich ook had moeten uitstrekken tot Turkije (zie overweging 9 en volgende), zij opgemerkt dat het niet-opnemen van Turkije het oorzakelijke verband tussen de Chinese uitvoer van het betrokken product en de door de bedrijfstak van de Unie geleden schade niet verbreekt.

(125) Op grond van bovenstaande overwegingen moeten de argumenten van de partijen worden afgewezen. In het licht van het voorgaande en aangezien geen andere opmerkingen werden ontvangen, worden de overwegingen 136 en 137 van de voorlopige verordening hierbij bevestigd.

7.2.3. *Gevolgen van de invoer uit andere landen*

(126) Enkele partijen voerden aan dat het marktaandeel van de invoer uit andere derde landen dan de VRC tussen 2006 en 2008 is toegenomen. Dit aandeel bleef evenwel stabiel, met kleine variaties in de orde van grootte van 1 %. Daarom moest dit argument worden afgewezen.

▼B

(127) Volgens enkele landen droegen de omvang en/of de prijzen van de invoer uit Zuid-Afrika bij aan de door de bedrijfstak van de Unie geleden schade. Zoals in overweging 99 van de voorlopige verordening is uiteengezet, is het marktaandeel van de invoer uit Zuid-Afrika ondanks een toename van de omvang sinds 2007 stabiel geweest (1,4 %, na een stijging met 0,6 % tussen 2006 en 2007). De Commissie ontving informatie dat deze invoer grotendeels bestemd was voor de OEM-markt. Verder ontving zij tegenstrijdige inlichtingen over de prijzen van de invoer van OEM-wielen uit Zuid-Afrika. Volgens Eurostat-gegevens kan worden geconcludeerd dat de prijzen stegen van 43 tot 51 EUR. Deze gegevens zijn in overeenstemming met de door een van de producenten in de Unie verstrekte informatie. Daarom moet het argument met betrekking tot de gevolgen van de invoer uit Zuid-Afrika worden afgewezen.

(128) De conclusies in de overwegingen 136, 137 en 138 over de invoer uit derde landen tezamen en afzonderlijk worden daarom bevestigd.

7.2.4. *Gevolgen van de economische crisis*

(129) Enkele partijen herhaalden hun argumenten over de gevolgen van de economische crisis. Die opmerkingen, met name die over de geringere autoproductie, zijn in de voorlopige verordening al aan de orde geweest.

(130) Zoals in overweging 142 van de voorlopige verordening is gezegd, begon de neerwaartse trend ruimschoots voor de economische crisis en viel hij in de tijd samen met de marktpenetratie door de invoer uit de VRC.

(131) De conclusies in de overwegingen 139 tot en met 144 van de voorlopige verordening worden hierbij bevestigd.

7.2.5. *Concurrentie tussen producenten in de Unie en concentratie op de EU-markt*

(132) Sommige partijen betoogden dat de structuur van de bedrijfstak van de Unie bijdroeg aan de door hem geleden schade. Zoals in de overwegingen 146 en 147 van de voorlopige verordening al werd aangetoond, bleek uit de tijdens het onderzoek verzamelde gegevens dat grote en kleine ondernemingen in gelijke mate waren getroffen.

7.2.6. *Managementbesluiten van de producenten in de Unie*

(133) Volgens enkele partijen lagen de oorzaken voor de schade in onjuiste managementbesluiten van de producenten in de Unie. Deze opmerkingen hadden betrekking op de in overweging 124 van de voorlopige verordening vermelde producenten die hun bedrijf sloten dan wel hun faillissement aanvroegen. Er zij aan herinnerd dat in de voorlopige verordening 30 ondernemingen werden genoemd, terwijl de opmerkingen van de partijen betrekking hadden op niet meer dan vier ondernemingen. In het algemeen waren deze opmerkingen niet onderbouwd. In elk geval blijkt duidelijk uit de gegevens in het dossier dat er een oorzakelijk verband is tussen de door de bedrijfstak van de Unie geleden schade en de invoer uit de VRC. Deze conclusie wordt ondersteund door het feit dat ondanks de sluitingen het marktaandeel van de overgebleven ondernemingen niet omhoogging.

▼B

7.2.7. *Invoer uit derde landen door de bedrijfstak van de Unie*

(134) Enkele partijen voerden aan dat een van de producenten in de Unie goedkopere wielen uit derde landen aanbood en aldus bijdroeg aan de door de bedrijfstak van de Unie geleden schade. Deze beweringen werden evenwel niet met bewijsmateriaal onderbouwd. Bovendien was niet duidelijk of het bij die invoer om grote aantallen is gegaan. Het argument moest daarom worden afgewezen.

7.2.8. *Aluminiumprijzen en leveringscontracten van de bedrijfstak van de Unie*

(135) Betoogd werd dat de gemiddelde productiekosten ondanks wijzigingen in de aluminiumprijzen stabiel bleven. Volgens enkele partijen waren de verliezen van de producenten in de Unie te wijten aan het feit dat zij langlopende contracten voor de levering van aluminium hadden gesloten waarbij het niet mogelijk was de prijzen aan te passen aan de dalende LME-prijzen. De door de medewerkende producenten in de Unie verstrekte informatie in het dossier is in tegenspraak met dergelijke argumenten. Deze moesten daarom worden van de hand worden gewezen.

7.2.9. *Wisselkoersschommelingen*

(136) Ook werd betoogd dat de schade voor de producenten in de Unie waarschijnlijk zal afnemen als gevolg van de waardestijging van de RMB ten opzichte van de euro. De koersschommelingen zouden de prijzen van de invoer met dumping, die in euro luiden, omhoogdrijven, zodat de kloof tussen de prijzen van de invoer met dumping en die van de producenten in de Unie zou worden gedicht.

(137) Er zij op gewezen dat in het onderzoek moet worden vastgesteld of de bedrijfstak van de Unie aanmerkelijke schade heeft geleden (of waarschijnlijk zal lijden) door de invoer met dumping (wat prijzen en omvang betreft), dan wel of deze schade aan andere factoren moet worden toegeschreven. Volgens artikel 3, lid 6, van de basisverordening moet worden aangetoond dat het prijspeil van de invoer met dumping schade veroorzaakt. Het gaat daarom alleen om een verschil in prijspeil; de factoren die dat prijspeil beïnvloeden, hoeven niet te worden geanalyseerd.

(138) Het waarschijnlijke effect van de invoer met dumping op de prijzen van de bedrijfstak van de Unie wordt vooral onderzocht door na te gaan of er sprake is van prijsonderbieding, een neerwaartse prijsdruk of verhindering van een prijsverhoging. Daartoe worden de prijzen van de met dumping ingevoerde producten vergeleken met de verkoopprijzen van de bedrijfstak van de Unie, waarbij de uitvoerprijzen die voor de berekening van de schade worden gebruikt, soms in een andere valuta moeten worden omgerekend om ze vergelijkbaar te maken. Bijgevolg heeft het gebruik van wisselkoersen in dit verband alleen tot doel de prijsverschillen op een vergelijkbare basis vast te stellen. Hieruit wordt duidelijk dat de wisselkoers in beginsel geen schadefactor kan zijn.

(139) Dit wordt ook bevestigd door artikel 3, lid 7, van de basisverordening, waarin wordt verwezen naar andere bekende factoren dan de invoer met dumping. In de lijst van andere bekende factoren in dat artikel wordt geen enkele factor genoemd die van invloed is op het prijspeil van de invoer met dumping.

▼B

(140) Toch is het, zelfs wanneer hiermee rekening wordt gehouden, gezien de waarschijnlijke druk op de consumentenprijzen als gevolg van het inzakken van de markt onwaarschijnlijk dat de importeurs die hun producten in het betrokken land inkopen, in staat zijn om bij een waardestijging van de RMB hun detailhandelsprijzen te verhogen. Voorts zijn wisselkoersen als zodanig uiterst moeilijk te voorspellen. Ten slotte is er pas na het OT sprake van een waardestijging van de RMB ten opzichte van de euro. Al deze elementen maken het onmogelijk te concluderen dat de valutaschommelingen de prijzen van de invoer met dumping uit het betrokken land zullen opdrijven.

(141) Gezien bovenstaande overwegingen kan niet worden geconcludeerd dat ook de ontwikkeling van de wisselkoersen schade kan veroorzaken.

7.2.10. *Grotere vraag naar stalen wielen*

(142) Enkele partijen betoogden dat de door de bedrijfstak van de Unie geleden schade het gevolg was van het feit dat de consumenten wegens de economische crisis hun heil zochten bij de niet zo dure stalen wielen, of bij kleinere auto's die vaker met stalen wielen zouden zijn uitgerust. Bovendien werd de verkoop van kleinere auto's nog eens gestimuleerd door de hulpprogramma's van diverse Europese landen. Andere partijen betoogden daarentegen dat de hulpprogramma's dan wel de verkoop van kleinere auto's stimuleerden, maar dat deze auto's beter waren uitgerust en voorzien waren van aluminium wielen.

(143) Er is aanvullend onderzoek gedaan op basis van de beschikbare gegevens want er zijn geen algemene statistieken over stalen wielen. Gegevens over het verbruik van stalen wielen konden worden opgespoord door gegevens over de autoproductie in de Europese Unie (overweging 141 van de voorlopige verordening) te vergelijken met het verbruik van OEM-wielen (zie hierboven, overweging 85).

	2006	2007	2008	OT
Autoproductie in de Europese Unie (x 1000)	16 198	17 103	15 947	13 443
Wielen gebruikt in de autoproductie (productie*4,5 wiel)	72 891	76 963	71 761	60 493
Verbruik van aluminium OEM-wielen in de Europese Unie (x 1000)	43 573	44 009	42 076	34 915
Verbruik van stalen wielen in de Europese Unie (x 1000)	29 318	32 954	29 685	25 578
Aandeel van aluminium OEM-wielen	59 %	57 %	58 %	57 %
Aandeel van stalen wielen	40 %	42 %	41 %	42 %

(144) De tabel laat zien dat het verbruik van stalen wielen tussen 2008 en het eind van het OT met 12 % is afgenomen. Het aandeel van aluminium wielen bij de productie van nieuwe auto's daalde in dezelfde periode (toen de economische crisis woedde) met 1 procentpunt. Het aandeel van stalen wielen bij de productie van nieuwe auto's in de Europese Unie steeg in die periode met 1 procentpunt.

▼B

(145) Het aandeel van aluminium en stalen wielen bij de productie van nieuwe auto's bleef dus stabiel. Overigens biedt de ontwikkeling van het verbruik en de productie van aluminium wielen ook geen steun aan bovengenoemd argument. Dit moest daarom worden afgewezen.

7.3. **Conclusie inzake het oorzakelijk verband**

(146) Uit geen van de door de belanghebbenden ingediende argumenten blijkt dat andere factoren dan de invoer met dumping uit de VRC tot gevolg hebben dat het oorzakelijke verband tussen de invoer met dumping en de vastgestelde schade wordt verbroken. De conclusies over het oorzakelijke verband in de voorlopige verordening worden hierbij bevestigd.

8. **BELANG VAN DE UNIE**

(147) In verband met de opmerkingen van de partijen heeft de Commissie alle argumenten met betrekking tot het belang van de Unie nader onderzocht. Alle kwesties passeerden de revue en de conclusies van de voorlopige verordening werden bevestigd.

8.1. **Belang van de importeurs**

(148) Zoals al in overweging 160 van de voorlopige verordening werd aangekondigd, heeft de Commissie nader onderzoek gedaan naar de gevolgen van de rechten voor ondernemingen die aluminium wielen, die zij in de VRC hebben laten produceren, onder eigen merk invoeren en verkopen. Vastgesteld is dat die gevolgen voor een dergelijke onderneming hoogstwaarschijnlijk ernstiger zijn dan de gevolgen voor andere categorieën importeurs (gedefinieerd in de overweging 159 en 160 van de voorlopige verordening), maar toch niet onevenredig zijn gezien de totale effecten op de gehele bedrijfstak van de Unie.

(149) Op basis van door één medewerkende importeur (die de productie heeft uitbesteed) verstrekte cijfers voor het OT werd vastgesteld dat de winstmarges van een dergelijke onderneming hoog genoeg zijn om het hoofd te bieden aan de gevolgen van de rechten. De door die onderneming behaalde marges waren hoger dan de voorgestelde rechten.

8.2. **Belang van de gebruikers**

(150) Na de instelling van de voorlopige maatregelen herhaalden enkele partijen hun algemene opmerkingen over de grote gevolgen van de maatregelen voor de kosten, zonder bewijsmateriaal ter onderbouwing van die argumenten te verstrekken. Er wordt aan herinnerd dat de analyse van de gevolgen voor de kosten gebaseerd was op gegevens die waren verstrekt door de medewerkende autofabrikanten. Slechts drie van hen verstrekten de gegevens vóór de instelling van de voorlopige maatregelen, zodat de Commissie haar conclusies alleen op deze gegevens kon baseren.

(151) Zoals in overweging 165 van de voorlopige verordening al werd uiteengezet, zijn de gevolgen van de maatregelen voor de kosten beperkt, namelijk maximaal 0,223 % (wanneer men ervan uitgaat dat het prijspeil in alle gevallen met 22,3 % stijgt). Zelfs deze maximale gevolgen voor de kosten lijken evenwel beperkt gezien de door de autofabrikanten behaalde omzet.

(152) Enkele partijen voerden aan dat de kostenstijging als gevolg van de maatregelen hen zou dwingen hun productie te verplaatsen. Gezien de beperkte gevolgen voor de kosten lijkt een dergelijk besluit om de autoproductie te verplaatsen in geen verhouding te staan tot de vastgestelde gevolgen voor de kosten. Het argument moest daarom worden afgewezen.

▼B

(153) Ook moet worden opgemerkt dat de argumenten over de grote gevolgen voor de kosten in tegenspraak zijn met de opmerkingen van enkele autofabrikanten dat zij maar in zeer beperkte mate op bevoorrading uit de VRC rekenen.

(154) De conclusies in de voorlopige verordening over de gevolgen van de maatregelen voor de kosten worden hierbij bevestigd.

8.3. **Verscheidene leveranciers**

(155) De klager voerde aan dat de instelling van maatregelen in het belang van de auto-industrie zou zijn. Door te waarborgen dat de bedrijfstak van de Unie operationeel blijft, wordt ook gezorgd voor een verscheidenheid van leveranciers.

(156) Andere partijen, en met name de gebruikers, herhaalden hun argumenten met betrekking tot de mededinging op de markt van de Unie. Zij betoogden ook dat de invoer uit de VRC van essentieel belang is om te voldoen aan de vraag op de markt van de Unie omdat de producenten in de Unie niet in staat zijn voldoende capaciteit te bieden. Terwijl de bezettingsgraad in 2006 en 2007 nog 92 % bedroeg, was er daarna sprake van een flinke daling, tot 84 % in 2008 en 73 % in het OT. Deze cijfers laten duidelijk zien dat er vooral nu voldoende vrije capaciteit voor een grotere productie is. Verder is het argument aangaande onvoldoende capaciteit bij de bedrijfstak van de Unie in strijd met andere argumenten van de auto-industrie, dat er een aanzienlijk kleinere vraag naar OEM-wielen zou zijn. De argumenten moesten daarom worden afgewezen.

(157) Een van de partijen voerde voorts aan dat de Chinese producenten van aluminium wielen andere productsoorten vervaardigen dan de Europese. Deze argumenten moesten worden verworpen op grond van de overeenstemming in productcontrolenummers (naar gelang de uitgevoerde berekening, uitgelegd in overweging 93, is de overeenstemmingsratio 92 % voor de prijsonderbiedingsberekening voor het betrokken product als geheel en 77 % voor het OEM- en AM-segment afzonderlijk).

(158) De conclusies in overweging 166 van de voorlopige verordening worden hierbij bevestigd.

8.4. **Zuid-Korea**

(159) De partijen herhaalden hun opmerkingen over de negatieve gevolgen van de rechten in de onderhavige zaak wanneer die worden gecombineerd met andere factoren zoals het concurrentievoordeel dat Zuid-Koreaanse autofabrikanten op grond van de vrijhandelsovereenkomst krijgen. Deze opmerkingen zijn niet met nieuw bewijsmateriaal onderbouwd. Opgemerkt moet worden dat er geen bewijs is dat de vrijhandelsovereenkomst tot schade voor de auto-industrie zal leiden en dat in het kader van die overeenkomst in elk geval een vrijwaringsmaatregel als redmiddel beschikbaar is. De conclusies in de overwegingen 167 en 168 van de voorlopige verordening worden hierbij bevestigd.

8.5. **Conclusie inzake het belang van de Unie**

(160) De conclusies in de overwegingen 153 tot en met 171 van de voorlopige verordening worden hierbij bevestigd.

9. VOORLOPIGE MAATREGELEN

9.1. **Schademarge**

(161) De meeste opmerkingen die de Commissie ontving, hadden betrekking op de berekening van de schademarge. De partijen zetten vraagtekens bij de gehanteerde methode en klaagden over een ontoereikende mededeling van feiten en overwegingen.

▼B

9.1.1. *Mededeling van feiten en overwegingen*

(162) De methode voor de berekening van de schademarge is al uitvoerig uiteengezet in een notitie die sinds de datum van de bekendmaking van de voorlopige maatregelen is opgenomen in het dossier voor raadpleging door belanghebbenden. Alle belanghebbenden ontvingen deze notitie ook tezamen met de mededeling van feiten en overwegingen die op dezelfde dag werd verzonden.

(163) Een tweede notitie is in het dossier voor raadpleging door belanghebbenden opgenomen als reactie op de na de instelling van de voorlopige maatregelen gemaakte opmerkingen.

(164) Er wordt aan herinnerd dat de voor de berekening per autofabrikant gebruikte productcontrolenummers duidelijk in die notitie werden vermeld. Met het oog op de geheimhouding konden evenwel geen precieze gegevens over prijzen en volumes worden bekendgemaakt.

(165) Wat de invoer uit de VRC betreft, konden geen gegevens over de uitgevoerde hoeveelheden, de cif-waarde grens Unie en de gewogen gemiddelde verkoopprijzen per eenheid worden bekendgemaakt omdat zij gebaseerd waren op transacties van twee exporteurs. Mededeling zou daarom een inbreuk zijn op de geheimhoudingsvereisten in de basisverordening.

(166) Ten aanzien van de transacties van de producenten in de Unie op de EU-markt zou meer gedetailleerde informatie alleen zinvol zijn indien deze voor elk van de producenten afzonderlijk wordt gegeven. Dit is echter niet mogelijk omdat het een inbreuk op bovengenoemde geheimhoudingsvereisten zou zijn.

(167) Op grond van bovenstaande overwegingen wordt geoordeeld dat de gedetailleerde informatie over de voor de berekening toegepaste methode (met inbegrip van onder meer de gebruikte productcontrolenummers en de uitsplitsing naar autofabrikant) de partijen voldoende informatie heeft gegeven om hen in staat te stellen volledig gebruik te maken van hun recht van verweer, terwijl de geheimhoudingsvereisten van de basisverordening in acht werden genomen.

9.1.2. *Methode*

(168) Er wordt aan herinnerd dat het prijsbederf werd berekend op basis van gegevens over de aankopen van aluminium wielen door de autofabrikanten. Om de in de overwegingen 174 tot en met 177 van de voorlopige verordening uiteengezette redenen behelst deze aanpak alleen aluminium wielen voor het OEM-segment. Autofabrikanten die medewerking aan het onderzoek verlenen, bevestigden dat zij hun aluminium wielen volgens een aanbestedingsprocedure inkopen. Wegens de aard van die procedure moeten modellen die bij twee leveranciers worden ingekocht in alle opzichten gelijk zijn, of ze nu in de VRC of in de Europese Unie zijn gekocht. Om de vergelijking tussen ingevoerde Chinese en EU-producten zo ver mogelijk door te voeren, is een vergelijking voor elk productcontrolenummer afzonderlijk gemaakt voor iedere grote autofabrikant die werd genoemd in de door de in de steekproef opgenomen EU-producenten en de medewerkende Chinese exporteurs verstrekte gegevens. Anders dan sommige partijen beweren, is de hoogte van de rechten niet het resultaat van een soort correctie, maar houdt deze rekening met het feit dat het recht moet worden vastgesteld op een niveau dat geschikt is om de door de bedrijfstak van de Unie geleden schade te verhelpen.

▼B

9.1.2.1. Informatie die is gebruikt als basis voor de berekening

(169) Enkele partijen voerden aan dat de schademarge was berekend op basis van aanbestedingen, hoewel er in het onderzoek niet om informatie over aanbestedingen was gevraagd en deze informatie ook niet beschikbaar werd gesteld in het dossier voor raadpleging door belanghebbenden.

(170) Hoewel aanbestedingen in de beschrijving van de voor de berekening van het recht toegepaste methode werden vermeld, ging het hierbij alleen om een verwijzing naar de aard van de door de autofabrikanten toegepaste inkoopprocedure waardoor gegarandeerd werd dat wielen van verschillende leveranciers gelijk zijn en een grotere mate van vergelijkbaarheid kon worden bereikt. Het was geen verwijzing naar documentatie of informatiebronnen op basis waarvan berekeningen werden uitgevoerd.

(171) De berekeningen werden daarentegen overeenkomstig de normale praktijk uitgevoerd op basis van door de in de steekproef opgenomen producenten-exporteurs en fabrikanten in de Europese Unie verstrekte lijsten met alle transacties afzonderlijk. Het vergelijken per productcontrolenummer vond plaats op het niveau van de autofabrikanten, d.w.z. binnen een groep transacties waarvan was vastgesteld dat het ging om verkopen van de exporteurs en de EU-producenten aan die specifieke autofabrikant. Deze gegevens werden volledig gecontroleerd.

9.1.2.2. Correcties

(172) De opmerkingen van een aantal partijen hadden verder betrekking op de in de berekening aangebrachte correcties. De Commissie heeft sommige van deze correcties geaccepteerd.

(173) De cif-prijzen van de Chinese exporteurs werden naar boven gecorrigeerd door er 7,6 % bij op te tellen: 4,5 % douanerecht en 3,1 % andere kosten van de invoer. Om uitgaande van de feitelijke verkoopprijs van de fabrikanten in de Unie een richtprijs te berekenen, moesten hierbij twee bedragen worden opgeteld:

1. 5,4 % op basis van de omzet, om het niveau van de productiekosten te bereiken (dit is het gewogen gemiddelde verlies voor de wielproducenten in de Unie gedurende het OT),

2. 3,2 % op basis van de omzet, bij de productiekosten (berekend onder 1), teneinde te zorgen voor een redelijke winst en een richtprijs vast te stellen. De 3,2 % komt overeen met de winst die de bedrijfstak van de Unie behaalde in 2006, het eerste jaar van de beoordelingsperiode, toen de financiële resultaten van de producenten in de Unie nog niet te lijden hadden van schade veroorzakende dumping.

(174) Wat de douanerechten betreft, zijn de invoerprijzen in de voorlopige fase met 4,5 % naar boven bijgesteld. Dit recht komt overeen met het douanerecht voor GN-code 8708 70 50. In beginsel vallen aluminium wielen voor industriële montage (d.w.z. OEM) evenwel onder GN-code 8708 70 10 en niet onder GN-code 8708 70 50. Voor die code geldt een invoerrecht van 3 %. Omdat de voor de vaststelling van de schademarge gebruikte methode op het OEM-segment gebaseerd is, is het, mede gezien de opmerkingen van de partijen na de instelling van de voorlopige maatregelen, met het oog op een consistente aanpak dienstig een tarief van 3 % toe te passen.

▼B

(175) Ten aanzien van de nagestreefde winstmarge betoogden sommige partijen dat deze zowel voor OEM- als AM-producenten was berekend, waardoor het gevaar bestaat dat de alleen op OEM-transacties gebaseerde berekeningen te hoog uitvallen. In verband met de opmerkingen van de partijen heeft de Commissie deze berekeningen gecorrigeerd door alleen de voor OEM-wielen berekende winst- en verliescijfers te hanteren (respectievelijk 3,1 % en -5,7 %; zie overweging 106 en volgende).

(176) Anderzijds waren er partijen die aanvoerden dat de winstmarge naar beneden moest worden bijgesteld om rekening te houden met de gevolgen van de crisis. Het is evenwel vaste praktijk de winstmarge toe te passen die de bedrijfstak zou hebben behaald wanneer er geen sprake was geweest van dumping. Andere schadeoorzaken worden bij de berekening van de streefwinst buiten beschouwing gelaten, ook al dragen zij tot de schade bij.

(177) Volgens sommige partijen was de voor de berekening van de schademarge gebruikte methode in strijd met de methode die door de basisverordening wordt voorgeschreven. De basisverordening schrijft echter geen specifieke methode voor de vaststelling van de schademarge voor. Er moet naar een methode worden gezocht die past bij de specifieke feiten van de zaak. Zoals in de voorlopige verordening en ook elders in deze verordening is uiteengezet, wordt het gebruik van de door de instellingen gehanteerde methode gesteund door de feiten in deze zaak. Verder moet worden opgemerkt dat de in de voorlopige verordening en hierboven in overweging 93 bekendgemaakte prijsonderbiedingsmarges erop wijzen dat de prijsbederfmarges bij de door de partijen voorgestelde aanpak veel hoger zouden zijn.

(178) Wanneer deze wijzigingen in aanmerking worden genomen, bedraagt het recht 22,3 %.

9.1.2.3. Toepasbaarheid van het OEM-recht op AM-verkopen

(179) Een van de partijen voerde aan dat de berekening van de schademarge niet alleen op de OEM-verkoop moest worden gebaseerd omdat het recht ook op AM-wielen van toepassing is. Zoals hierboven (en ook in de punten 174 tot en met 177 van de voorlopige verordening) is uitgelegd, is deze aanpak in deze zaak juist, met name omdat 85 % van de verkoop van de producenten in de Unie betrekking heeft op het OEM-segment.

(180) De aanpak van de Commissie waarbij de berekening van de schademarge alleen het OEM-segment betrof, was het meest geschikt. Een andere aanpak leek niet juist omdat dat zou leiden tot een situatie waarbij een reeks uitvoergegevens die meer betrekking had op het AM-segment, zou worden vergeleken met de gegevens van de bedrijfstak van de Unie waarvan de verkoop vooral het OEM-segment betrof.

(181) De toegepaste aanpak is gerechtvaardigd en redelijk omdat met de maatregel wordt beoogd de schade voor de bedrijfstak van de Unie op te heffen. Hierdoor wordt verzekerd dat het recht niet op een hoger niveau wordt vastgesteld dan voor opheffing van de schade nodig is.

▼B

9.1.2.4. Onuitvoerbaarheid en de verplichting een individueel recht vast te stellen voor marktdeelnemers waaraan een IB is toegekend

(182) Een van de partijen voerde aan dat anders dan de eerste alinea van artikel 9, lid 5, van de basisverordening de tweede alinea niet voorziet in de mogelijkheid geen individueel recht vast te stellen. Daarom zou de uitzondering in verband met de onuitvoerbaarheid in de onderhavige zaak niet kunnen worden toegepast en het wel degelijk verplicht zijn een individueel recht vast te stellen voor exporteurs waaraan een IB was toegekend.

(183) Verder was de onuitvoerbaarheid volgens enkele partijen uitsluitend te wijten aan de toegepaste methode; de Commissie had dit dus zelf teweeggebracht. De partijen beweerden dat de Commissie de beschikking had over alle door de producenten-exporteurs van AM-wielen verstrekte gegevens, zodat zij in staat was de AM-verkoop bij de berekening van de schademarge in aanmerking te nemen.

(184) Ten slotte betoogden enkele partijen dat nu de Commissie in staat was de prijsonderbieding voor het OEM- en het AM-segment afzonderlijk te berekenen, zij ook in staat had moeten zijn het prijsbederf te berekenen. Een slotargument was nog dat AM-prijzen met de OEM-prijzen konden worden vergeleken omdat er bij de productcontrolenummers geen onderscheid tussen beide segmenten wordt gemaakt.

(185) Wat het eerste argument betreft, is het waar dat artikel 9, lid 5, van de basisverordening uitgaat van de veronderstelling dat als een marktdeelnemer een IB wordt toegekend, het mogelijk is een individueel recht voor hem vast te stellen. In deze zaak zou dit evenwel onuitvoerbaar en/of niet dienstig zijn. Zoals hierboven is uitgelegd, is de reden hiervoor dat het voor de vaststelling van de schademarge nodig is zich op de OEM-verkopen te concentreren. Bovendien zou, ten aanzien van alle producenten waaraan een IB is toegekend, een op hun AM-verkopen gebaseerd recht onnodig hoog zijn, namelijk hoger dan gezien de omstandigheden van deze specifieke zaak gerechtvaardigd is om de schade op te heffen. Hierboven is immers uiteengezet dat een schademarge van 22,3 % voldoende is om de producenten in de Unie op hun primaire markt (OEM) te beschermen. Een recht dat ook op de AM-verkopen van die producenten is gebaseerd - en dat in alle drie gevallen waarin een producent een IB is toegekend, hoger zou zijn -, zou dan ook hoger zijn dan rechtmatig is.

(186) Ook moet worden vermeld dat de verwijzing naar het gebrek aan betrouwbare gegevens in overweging 182 van de voorlopige verordening niet de kwaliteit van de verstrekte gegevens betrof, maar het type van de voor de berekening gebruikte gegevens (overeenstemmende productcontrolenummers per autofabrikant, d.w.z. een vergelijking van de door een specifieke autofabrikant in de VRC en de Europese Unie ingekochte modellen). De voor de inkoop van OEM-wielen toegepaste procedure bood een goede gelegenheid om een grotere mate van vergelijkbaarheid te bereiken. Voor de AM-verkopen konden wegens het gebruik van andere procedures niet soortgelijke gegevens worden verstrekt.

▼B

(187) Het vaststellen van de schade op grond van artikel 3 van de basisverordening is juridisch gescheiden van de vaststelling van de hoogte van de schade. Dat gebeurt pas wanneer is vastgesteld dat er sprake is van schade, teneinde de hoogte vast te stellen van een recht dat hoog genoeg is om de schade op te heffen. De Commissie voerde deze berekening dan ook uit in overeenstemming met de gekozen methode. Het feit dat in de structuur van de productcontrolenummers het criterium van de distributiekanalen buiten beschouwing blijft, houdt evenmin verband met de methode die voor de vaststelling van de schademarge is toegepast.

(188) De argumenten van de partijen met betrekking tot de toepassing van de uitzondering inzake de onuitvoerbaarheid en het onvoorwaardelijke karakter van de verplichting een individueel recht vast te stellen, moeten worden verworpen.

9.1.2.5. Representativiteit van de gebruikte transacties

(189) Sommige partijen hadden ook kritiek op het feit dat de berekening van de schademarge willekeurig was omdat alleen enkele niet-representatieve transacties werden geselecteerd.

(190) Eerst en vooral betoogden zij dat de berekening gebaseerd was op een niet-representatief volume aan invoertransacties uit de VRC. Een dergelijke aanpak zou in strijd zijn met de antidumpingovereenkomst van de WTO ([1]) omdat die niet als positief bewijs kan worden beschouwd. Volgens de klager is het feit dat de bedrijfstak van de Unie vooral OEM verkocht niet van belang omdat met de prijsbederfberekening wordt beoogd vast te stellen met welk bedrag de prijs van de invoer met dumping gemiddeld moet worden verhoogd om geen schade meer te veroorzaken. De prijsbederfberekening moet representatief zijn voor de invoer met dumping en niet voor de verkopen van de bedrijfstak van de Unie. Een andere partij betoogde dat een dergelijke aanpak in strijd is met de door de instellingen zelf toegepaste praktijk omdat de individuele prijsonderbieding en het individuele prijsbederf normaliter per productcontrolenummer worden gewogen op basis van het aandeel van de met prijsonderbieding en prijsbederf uitgevoerde hoeveelheden en niet van de door de bedrijfstak van de Unie verkochte hoeveelheden.

(191) Er wordt aan herinnerd dat de schademarge (op basis van de steekproef) een beeld geeft van de situatie van de ongeveer 85 % van de verkopen de bedrijfstak van de Unie die betrekking heeft op OEM-wielen. De keuze van de methode, en niet de technische aspecten van de berekening als zodanig, werd bepaald door de specifieke situatie van de markt van de Unie, waar het grootste deel van de verkopen OEM-wielen betrof. Daarom koos de Commissie ervoor de prijzen bij de autofabrikant te vergelijken, waardoor een grotere mate van vergelijkbaarheid werd bereikt en er tevens voor werd gezorgd dat de schademarge niet te hoog wordt vastgesteld.

(192) Verder wordt er ten aanzien van de representativiteit aan herinnerd dat werd vastgesteld dat de verhouding tussen de gebruikte uitvoertransacties en alle uitvoer door in de steekproef opgenomen Chinese exporteurs in het OEM-segment meer dan 55 % bedroeg. Een dergelijke verhouding werd representatief geacht gezien de voor de berekening van de schademarge gebruikte methode.

([1]) Overeenkomst betreffende de toepassing van Artikel IV van de GATT 1994.

▼B

9.1.2.6. Recht gebaseerd op prijsonderbieding

(193) Een van de partijen betoogde dat ingevolge Verordening (EG) nr. 1531/2002 van de Raad tot instelling van een definitief antidumpingrecht op kleurentelevisietoestellen van oorsprong uit de Volksrepubliek China, de Republiek Korea, Maleisië en Thailand ([1]) de schademarge had moeten worden gebaseerd op de prijsonderbieding. In die zaak was het recht namelijk ook gebaseerd op prijsonderbieding, waarbij er rekening mee werd gehouden dat andere factoren dan de invoer met dumping kennelijk hadden bijgedragen tot de schade die de bedrijfstak van de Unie had geleden en dat die bedrijfstak wereldwijd gedurende een aantal jaren geen of zeer weinig winst had gemaakt ([2]).

(194) Opgemerkt moet worden dat de factoren die hadden geleid tot het besluit de hoogte van de rechten op de mate van prijsonderbieding vast te stellen, in de onderhavige zaak niet kunnen worden toegepast. Anders dan in de zaak van de kleuren-tv's ([3]) wordt het betrokken product niet gekenmerkt door een laag winstniveau. Het winstniveau nam sterk af als gevolg van de laaggeprijsde invoer uit het betrokken land. Ook bleef de invoer uit andere derde landen gedurende de beoordelingsperiode stabiel.

9.2. **Conclusie over de schademarge**

(195) De keuze voor de in de voorlopige verordening gebruikte methode wordt hierbij bevestigd. Rekening houdend met de opmerkingen van enkele partijen over de correcties is de hoogte van het recht opnieuw berekend en bedraagt deze nu 22,3 %.

10. **ONTWIJKING**

(196) Sommige partijen voerden aan dat de maatregelen mogelijkerwijs kunnen worden ontweken; zij wezen daarbij met name op de recentelijk toegenomen invoer van aluminium wielen uit landen waarvan niet bekend is dat die wielen er worden geproduceerd. De bevoegde autoriteiten zijn gewaarschuwd over die ontwikkelingen en mogelijkheden en zullen de kwestie nauwlettend volgen.

11. **VERBINTENIS**

(197) Eén niet-verbonden importeur gaf aan een prijsverbintenis te willen aanbieden. Hoewel er officieel nog geen prijsverbintenis is aangeboden, moet worden opgemerkt dat volgens artikel 8 van de basisverordening alleen exporteurs prijsverbintenissen kunnen aanbieden. De praktijk van de Commissie geen prijsverbintenissen van importeurs, maar alleen van exporteurs te accepteren, werd aanvaard door het Hof van Justitie ([4]), onder meer met het argument dat aanvaarding van een aanbod van een prijsverbintenis door een importeur tot gevolg zou hebben dat deze wordt aangemoedigd zich te blijven bevoorraden tegen dumpingprijzen.

([1]) Verordening (EG) nr. 1531/2002 van de Raad van 14 augustus 2002 tot instelling van een definitief antidumpingrecht op kleurentelevisietoestellen van oorsprong uit de Volksrepubliek China, de Republiek Korea, Maleisië en Thailand en tot beëindiging van de procedure betreffende kleurentelevisietoestellen van oorsprong uit Singapore (PB L 231 van 29.8.2002, blz. 1).
([2]) Op. cit. punt 229.
([3]) Op. cit. punt 231.
([4]) Nashua Corporation e.a. tegen Commissie en Raad van de Europese Gemeenschappen, gevoegde zaken C-133/87 en C-150/87, Jurispr. 1990, blz. I-719, en Gestetner Holdings plc tegen Raad en Commissie van de Europese Gemeenschappen, C-156/87, Jurispr. 1990, blz. I-781.

▼B

(198) Twee medewerkende Chinese producenten-exporteurs hebben in overeenstemming met artikel 8, lid 1, van de basisverordening een prijsverbintenis aangeboden. Omdat van het betrokken product talloze producttypes met zeer uiteenlopende prijzen bestaan (bij één onderneming kan dit zelfs oplopen tot 300 %), is het gevaar van kruiscompensatie levensgroot aanwezig. Bovendien zullen het design en de afwerking van de producttypes zich verder ontwikkelen. Daarom werd het product niet geschikt voor een prijsverbintenis geacht. Voorts heeft een van de ondernemingen noch de status van marktgerichte onderneming noch een marktgerichte behandeling gekregen, terwijl bij de andere onderneming ernstige boekhoudproblemen werden vastgesteld, terwijl hun structuur en productscala (productie van OEM/AM) als te complex werd beschouwd. De aangeboden prijsverbintenissen werden daarom van de hand gewezen.

12. **DOUANEAANGIFTE**

(199) Statistieken van aluminium wielen worden vaak in aantal stuks uitgedrukt. De gecombineerde nomenclatuur in bijlage I bij Verordening (EEG) nr. 2658/87 van de Raad van 23 juli 1987 met betrekking tot de tarief- en statistieknomenclatuur en het gemeenschappelijk douanetarief ([1]) bevat evenwel geen bijzondere maatstaf voor aluminium wielen. Daarom moet ervoor worden gezorgd dat bij invoer niet alleen het gewicht in kg of tonnen, maar ook het aantal stuks van het betrokken product en van bepaalde bij GN-code ex 8716 90 90 bedoelde producten in de aangifte voor het vrije verkeer wordt opgenomen.

13. **DEFINITIEVE INNING VAN HET VOORLOPIGE RECHT**

(200) Gezien de hoogte van de dumpingmarges en van de schade die de bedrijfstak van de Unie heeft geleden, wordt het nodig geacht de bedragen die uit hoofde van het bij de voorlopige verordening ingestelde voorlopige antidumpingrecht als zekerheid zijn gesteld, definitief te innen,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

1. Op aluminium wielen voor motorvoertuigen bedoeld bij de GN-posten 8701 tot en met 8705, al dan niet met toebehoren en al dan niet met banden, momenteel ingedeeld onder de GN-codes ex 8708 70 10 en ex 8708 70 50 (Taric-codes 8708 70 10 10 en 8708 70 50 10), van oorsprong uit de Volksrepubliek China, wordt een definitief antidumpingrecht ingesteld.

2. Het definitieve antidumpingrecht dat van toepassing is op de nettoprijs, franco grens Unie, vóór inklaring, van het in lid 1 genoemde product bedraagt 22,3 %.

3. Tenzij anders vermeld, zijn de geldende bepalingen inzake douanerechten van toepassing.

Artikel 2

De bedragen die als zekerheid zijn gesteld uit hoofde van de voorlopige antidumpingrechten die krachtens Verordening (EG) nr. 404/2010 zijn ingesteld op bepaalde aluminium wielen, momenteel ingedeeld onder de GN-codes ex 8708 70 10 en ex 8708 70 50 (Taric-codes 8708 70 10 10 en 8708 70 50 10), van oorsprong uit de Volksrepubliek China, worden definitief geïnd.

([1]) PB L 256 van 7.9.1987, blz. 1.

▼B

Artikel 3

▼C1

Wanneer een aangifte voor het vrije verkeer wordt aangeboden met betrekking tot de invoer van aluminium wielen voor voertuigen bedoeld bij GN-post 8716, al dan niet met toebehoren en al dan niet met banden, momenteel ingedeeld onder GN-code ex 8716 90 90, wordt in het desbetreffende vak van die aangifte Taric-code 8716 90 90 10 ingevuld.

▼B

De lidstaten stellen de Commissie maandelijks in kennis van het aantal stuks dat onder deze code is ingevoerd en van hun oorsprong.

Artikel 4

Wanneer een aangifte voor het vrije verkeer wordt aangeboden voor de in de artikelen 1 en 3 vermelde producten, wordt in het desbetreffende vak van die aangifte het aantal stuks van de ingevoerde producten vermeld.

Artikel 5

Deze verordening treedt in werking op de dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.