KOMMISSIONENS FORORDNING (EU) Nr. 404/2010

af 10. maj 2010

om indførelse af en midlertidig antidumpingtold på importen af visse aluminiumshjul med oprindelse i Folkerepublikken Kina

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Rådets forordning (EF) nr. 1225/2009 af 30. november 2009 om beskyttelse mod dumpingimport fra lande, der ikke er medlemmer af Det Europæiske Fællesskab [1] (»grundforordningen«), særlig artikel 7,

efter høring af det rådgivende udvalg og

ud fra følgende betragtninger:

A. PROCEDURE

1. Indledning

(1) Kommissionen offentliggjorde den 13. august 2009 en meddelelse i *Den Europæiske Unions Tidende* [2] om indledning af en antidumpingprocedure vedrørende import til EU af visse aluminiumshjul med oprindelse i Folkerepublikken Kina (»det pågældende land« eller »Kina«).

(2) Proceduren blev indledt som følge af en klage, der blev indgivet den 30. juni 2009 af Association of European wheel manufacturers (EUWA) (»klageren«) på vegne af producenter, der tegner sig for størstedelen, i dette tilfælde over 50 %, af den samlede EU-produktion af visse aluminiumshjul. Klagen indeholdt beviser for, at den pågældende vare blev dumpet, og at dumpingen forvoldte væsentlig skade, hvilket ansås for tilstrækkeligt til at begrunde indledningen af en procedure.

2. Parter, som er berørt af proceduren

(3) Kommissionen underrettede officielt klageren, de EU-producenter, der er nævnt i klagen, andre kendte producenter i EU, de eksporterende producenter i Kina, importører, forhandlere, brugere, leverandører og sammenslutninger, som den vidste var berørt af proceduren, og repræsentanter for Kina om indledningen af proceduren. Interesserede parter fik lejlighed til at tilkendegive deres synspunkter skriftligt og til at anmode om at blive hørt inden for den frist, der var fastsat i indledningsmeddelelsen.

(4) Alle interesserede parter, som anmodede om det og påviste, at der var særlige grunde til, at de burde høres, blev hørt.

(5) På baggrund af det tilsyneladende store antal eksporterende producenter i Kina, importører og EU-producenter, blev stikprøver for disse parters vedkommende nævnt som en mulighed i indledningsmeddelelsen for at fastsætte dumpingens og skadens omfang, jf. grundforordningens artikel 17. For at gøre det muligt for Kommissionen at afgøre, om det ville være nødvendigt at anvende stikprøver, og i bekræftende fald at udtage disse, blev alle eksporterende producenter, importører og EU-producenter anmodet om at give sig til kende over for Kommissionen og afgive de grundlæggende oplysninger, som fremgik af indledningsmeddelelsen.

(6) I alt 36 virksomheder eller grupper af forretningsmæssigt forbundne virksomheder (»grupper«) i Kina gav sig til kende og afgav de ønskede oplysninger inden for fristen. Disse 36 virksomheder eller grupper producerede og/eller eksporterede den pågældende vare til EU-markedet i løbet af undersøgelsesperioden og udtrykte ønske om at indgå i stikprøven. De blev betragtet som samarbejdsvillige virksomheder og blev taget i betragtning til at indgå i stikprøven. Graden af samarbejdsvilje i Kina, dvs. de samarbejdsvillige kinesiske virksomheders andel i procent af eksporten til EU i forhold til den samlede kinesiske eksport til EU, var på ca. 90 %.

(7) Efter at have hørt de berørte parter i henhold til grundforordningens artikel 17, stk. 2, udtog Kommissionen i henhold til grundforordningens artikel 17 en stikprøve på grundlag af den største repræsentative eksportmængde, som med rimelighed kunne undersøges inden for det tidsrum, der var til rådighed, og som tog højde for de samarbejdsvillige virksomheder eller gruppers geografiske spredning. Stikprøven består af fire (grupper af) virksomheder, som tegner sig for 47 % af eksporten til EU fra de 36 samarbejdsvillige virksomheder eller grupper, og ca. 43 % af den samlede eksport til EU fra Kina. De kinesiske myndigheder og det kinesiske handelskammer accepterede Kommissionens udtagning af stikprøven, men anmodede om at inkludere mindst to andre (grupper af) virksomheder i stikprøven. Da den oprindeligt udtagne stikprøve består af 20 virksomheder, der hører til fire grupper, blev det besluttet, at der ikke kunne tilføjes flere virksomheder eller grupper, da dette ville hindre afslutningen af undersøgelserne inden for de fastsatte frister.

(8) Fem eksporterende producenter i Kina, som ikke indgik i stikprøven, anmodede om en individuel undersøgelse og indsendte de relevante oplysninger inden for den fastsatte frist med henblik på anvendelse af grundforordningens artikel 9, stk. 6, og artikel 17, stk. 3. Da stikprøven allerede omfattede 4 grupper med mange virksomheder involveret, konkluderede Kommissionen dog, jf. grundforordningens artikel 17, stk. 3, at der ikke kan foretages individuelle undersøgelser af eksporterende producenter i Kina, som ikke indgår i stikprøven, da dette ville være urimelig byrdefuldt og forhindre en rettidig afslutning af undersøgelsen.

[1] EUT L 343 af 22.12.2009, s. 51.
[2] EUT C 190 af 13.8.2009, s. 22.

(9) For at give de eksporterende producenter i Kina, der måtte ønske det, mulighed for at anmode om markedsøkonomisk behandling eller individuel undersøgelse i henhold til grundforordningens artikel 17, stk. 3, sendte Kommissionen ansøgningsskemaer herom til de kinesiske eksporterende producenter, som havde anmodet herom, og til myndighederne i Kina.

(10) Indledningsmeddelelsen blev sendt til ca. 40 EU-producenter af aluminiumshjul. Der er modtaget 17 besvarelser. Fem grupper af virksomheder blev udtaget til stikprøven, da de blev anset for at være repræsentative for den samlede EU-produktion udtrykt i salgsmængder og produktion i EU (mere end 75 %), geografisk dækning og aktivitetstype, dvs. produktion af oprindeligt udstyr (OEM) og det såkaldte eftermarkedssalg (AM), se betragtning 19 ff. for yderligere detaljer. Selv om de EU-producenter, der indgår i stikprøven, hovedsagelig solgte direkte til OEM-segmentet, solgte to af de producenter, der indgik i stikprøven, også til AM-segmentet. Virksomheder, der ikke bidrog til klagen, blev også inkluderet i stikprøven.

(11) I løbet af undersøgelsen fremsatte parterne en række påstande vedrørende påståede forskelle mellem OEM- og AM-segmentet. Med henblik på at indhente yderligere oplysninger blev det besluttet at udvide stikprøven til endnu en (stor) producent, som er aktiv i AM-segmentet.

(12) Klagerne anmodede om, at deres navne blev hemmeligholdt af frygt for eventuelle modforanstaltninger fra kunder eller konkurrenter. Kommissionen vurderede, at der var en reel mulighed for modforanstaltninger og accepterede at hemmeligholde deres navne. Efter indledningen af proceduren accepterede samtlige samarbejdsvillige virksomheder at offentliggøre deres navne i forbindelse med samarbejdet i proceduren, men ikke, hvor dette var relevant, i deres egenskab af klagere.

(13) Indledningsmeddelelsen blev sendt til ca. 80 importører og importører/brugere af aluminiumshjul. Der blev modtaget 40 besvarelser fra virksomheder, der tegnede sig for ca. en tredjedel af den samlede import fra Kina. 12 af disse besvarelser kom fra importører, og resten fra importerende brugere. Syv virksomheder blev medtaget i stikprøven (fem importører og to importerende brugere).

(14) Kommissionen sendte spørgeskemaer til de seks EU-producenter i stikprøven, til de eksporterende producenter i stikprøven for Kina, og til de virksomheder, der anmodede om individuel behandling, samt til de syv importører i stikprøven. Der blev desuden sendte spørgeskemaer til brugere og andre samarbejdsvillige producenter.

(15) Der blev modtaget spørgeskemabesvarelser fra de fire kinesiske eksporterende producenter i stikprøven, og fra fem kinesiske eksporterende producenter, der anmodede om individuel behandling, jf. grundforordningens artikel 17, stk. 3. Der blev desuden modtaget besvarelser fra de seks EU-producenter i stikprøven, tre importører, der ikke var forretningsmæssigt forbundne med en eksporterende producent, fra ni andre EU-producenter og 13 brugere. Der blev også modtaget redegørelser fra det kinesiske handelskammer og fra to brugersammenslutninger.

(16) Kommissionen indhentede og efterprøvede alle de oplysninger, som den fandt nødvendige for en foreløbig fastslåelse af dumping, deraf følgende skade og EU's interesser, og aflagde kontrolbesøg hos følgende virksomheder:

a) EU-producenter

— Borbet group:

Borbet Solingen GmbH — Tyskland

— Heyes Lemmerz group:

Heyes Lemmerz Alukola, s.r.o. — Tjekkiet

Heyes Lemmerz Italy Holding s.r.l. Italien

— Ronal group:

Ronal AG — Schweiz

Ronal Polska Sp. z o.o.-Polen

— Speedline s.r.l. Italien

— Mapsa S. Coop. L. — Spanien

— AEZ — Tyskland

— Française de Roues S.A.S.V.— Frankrig

b) Eksporterende producenter og deres forretningsmæssigt forbundne virksomheder i Kina

— Baoding Lizhong Wheels manufacturing Co.Ltd. (Baoding)

— Zhejiang Wanfeng Auto Wheel Co. Ltd. (Wanfeng)

— YHI Manufacturing (Shanghai) Co., Ltd. (YHI)

— CITIC Dicastal Wheel Manufacturing (CITIC)

c) Forretningsmæssigt forbundne virksomheder i EU

— OZ Deutschland, Biberbach (Tyskland)

— OZ SpA, Bassano del Grappa (Italien)

d) Forretningsmæssigt forbundne virksomheder i Singapore

— OZ Asia

— YHI Manufacturing

e) Brugere

— Renault — Frankrig

— BMW — Tyskland.

(17) I betragtning af behovet for at fastsætte en normal værdi for eksporterende producenter, der eventuelt ikke ville blive indrømmet markedsøkonomisk behandling, blev der aflagt kontrolbesøg hos følgende virksomheder med henblik på at fastsætte den normale værdi på grundlag af oplysninger fra referencelandet Tyrkiet:

f) Producenter i Tyrkiet

— CMS Jant ve Makina Sanayi A.Ş.

— Hayes Lemmerz İnci Aluminyum.

3. **Undersøgelsesperiode**

(18) Undersøgelsen af dumping og skade omfattede perioden fra den 1. juli 2008 til den 30. juni 2009 (»undersøgelsesperioden« eller »UP«). Undersøgelsen af udviklingstendenser af relevans for vurderingen af skade omfattede perioden fra den 1. januar 2006 til udgangen af undersøgelsesperioden (»den betragtede periode«).

B. **DEN PÅGÆLDENDE VARE OG SAMME VARE**

1. **Den pågældende vare**

(19) Den pågældende vare er aluminiumshjul til motorkøretøjer henhørende under KN-kode 8701–8705 med eller uden tilbehør og med eller uden dæk med oprindelse i Folkerepublikken Kina (»den pågældende vare«), som i øjeblikket tariferes under KN-kode ex 8708 70 10 og ex 8708 70 50.

(20) Den pågældende vare sælges i EU via to distributionskanaler, nemlig til segmentet for producenter af oprindeligt udstyr (OEM) og til det såkaldte eftermarkedssegment (aftermarket) (AM). I OEM-segmentet gennemfører bilfabrikanter udbudsprocedurer for aluminiumshjul (ca. to år før lanceringen af en ny bilmodel) og indgår i en proces med henblik på at udvikle et nyt hjul, som vil bære deres varemærke. Både EU-producenter og kinesiske eksportører konkurrerer om de samme udbud. I AM-sektoren designes, udvikles og varemærkes aluminiumshjul af producenter af aluminiumshjul, som derefter videresælges til grossister, detailhandlere, tuningvirksomheder, bilværksteder mv.

(21) En eksportør påstod, at aluminiumshjul til OEM-segmentet burde udelukkes fra undersøgelsens varedækning, idet de kun anvendes til nye biler, mens aluminiumshjul til AM-segmentet kan erstatte OEM-hjulet i hele bilmodellens levetid. Denne påstand er selvmodsigende, da den bekræfter, at »AM-aluminiumshjul« skal passe til og yde samme præstationer som »OEM-aluminiumshjul«. »AM-aluminiumshjul« kan nemlig produceres med andre metoder ([1]), i alle størrelser og vægtangivelser, med alle forskellige typer belægning osv. Forskellen mellem »OEM-« og »AM-aluminiumshjul« vedrører udelukkende de forskellige distributionskanaler, hvilket betyder, at bilindustrien er involveret i processen med at udvikle og designe hjulet. Det er endvidere blevet påstået, at prisfastsættelsen for »OEM-« og »AM-aluminiumshjul« varierer, da førstnævnte er knyttet til prisændringerne på London Metal Exchange (»LME«). Bilfabrikanterne anvender ganske rigtigt en såkaldt zero-base prisformel. Den består af tre elementer: 1) aluminiumsprisen (variabel, knyttet til LME), 2) værdiforøgede forarbejdningsomkostninger, og 3) en fast høj kvalitet. Denne prisfastsættelsesmetode tilpasses bilindustriens behov, men omkostningselementerne til aluminiumhjul til både »OEM-« og »AM-segmentet« er de samme.

([1]) Formstøbning, flydeformning, støbte og to- og tredelte hjul.

(22) Selv om der anvendes forskellige distributionskanaler til aluminiumshjul til »OEM«- og »AM«-segmentet, har de dog de samme fysiske og tekniske egenskaber og er ombyttelige. De betragtes derfor som en enkelt ensartet vare. Desuden sælges og importeres aluminiumshjul fra Kina i betydelige mængder via begge salgskanaler. Ud fra disse resultater konkluderes det foreløbigt, at udelukkelsen af »OEM-aluminiumshjul« fra varedækningen i denne undersøgelse ikke er berettiget.

(23) En interesseret part påstod, at hjul til gokarts burde udelukkes, da gokarts ikke hører under KN-kode 8701 — 8705. Denne part argumenterede dog ikke overbevisende for, at gokarts ikke kan omfattes af ovennævnte KN-koder, og påstanden afvistes derfor foreløbigt.

(24) Samme part påstod, at hjul til terrængående køretøjer også burde udelukkes fra varedækningen, idet disse hjul skulle være grundlæggende anderledes end hjul til andre køretøjer. Visse terrængående køretøjer kan dog klassificeres under KN-kode 8701 — 8705, og hjulene til disse køretøjer falder derfor under varedækningen for denne undersøgelse. Derfor blev påstanden foreløbigt afvist.

2. **Samme vare**

(25) Det blev konstateret, at den pågældende vare og aluminiumshjul, der fremstilles og sælges på hjemmemarkedet i Kina og på hjemmemarkedet i Tyrkiet, der blev valgt som midlertidigt referenceland, samt aluminiumshjul, der fremstilles og sælges i EU af EU-erhvervsgrenen, havde de samme grundlæggende fysiske, kemiske og tekniske egenskaber og anvendelsesformål. Det konkluderes derfor foreløbigt, at disse varer er identiske i henhold til grundforordningens artikel 1, stk. 4.

C. **DUMPING**

1. **Markedsøkonomisk behandling**

(26) I henhold til grundforordningens artikel 2, stk. 7, litra b), skal den normale værdi i antidumpingundersøgelser vedrørende import fra Kina fastsættes i overensstemmelse med samme artikels stk. 1-6 for de producenter, som viste sig at opfylde kriterierne i grundforordningens artikel 2, stk. 7, litra c). Til orientering er disse kriterier kort beskrevet herunder:

— Erhvervsmæssige beslutninger træffes på grundlag af markedsvilkårene og uden væsentlig statslig indgriben, og omkostningerne afspejler markedspriserne.

— Virksomhederne skal have ét klart sæt grundlæggende regnskaber, som revideres uafhængigt i henhold til internationale standarder for regnskabsføring, og som anvendes til alle formål.

— Ingen væsentlige fordrejninger må være overført fra det tidligere ikke-markedsøkonomiske system.

— Der skal forefindes konkurs- og ejendomslove, der garanterer stabilitet og retssikkerhed.

— Valutaomregninger finder sted til markedskurs.

(27) I denne undersøgelse anmodede samtlige eksporterende grupper i stikprøven om markedsøkonomisk behandling i henhold til grundforordningens artikel 2, stk. 7, litra b), og indsendte ansøgningsformularen herom inden for tidsfristen.

(28) For samtlige eksporterende grupper i stikprøven indhentede Kommissionen alle de oplysninger, som den anså for nødvendige, og kontrollerede ved besøg i de pågældende grupper alle de oplysninger, som var afgivet i anmodningerne om markedsøkonomisk behandling.

(29) Det fremgik af undersøgelsen, at ingen af de fire kinesiske virksomhedsgrupper kunne indrømmes markedsøkonomisk behandling, da de ikke opfyldte alle kriterierne i grundforordningens artikel 2, stk. 7, litra c), af følgende årsager.

Kriterium 1

(30) Ingen af de eksporterende grupper i undersøgelsen kunne påvise, at de opfyldte det første kriterium, da der blev konstateret statslig indgriben i beslutninger vedrørende det vigtigste råmateriale (aluminium).

(31) Det viste sig nemlig, at samtlige grupper i stikprøven indkøbte størstedelen af det aluminium, der anvendes til produktion af aluminiumshjul, på det kinesiske hjemmemarked på grundlag af langvarige kontrakter. Priserne fastsættes ud fra prisnoteringerne for primæraluminium på de kinesiske spotmarkeder plus en forarbejdningsafgift (og for en virksomheds vedkommende også på Shanghai Futures Exchange (SHFE)). Det skal i den forbindelse påpeges, at prisnoteringen på spotmarkederne er identisk med SHFE.

(32) Det skal desuden bemærkes, at den kinesiske stat spiller en vigtig rolle i prisfastsættelsen for primæraluminium og regelmæssigt griber ind på markedet med en række instrumenter.

(33) For det første er aluminium til eksport pålagt en momssats på 17 % (mens momsen på eksport af færdige varer refunderes) plus en eksportafgift på 15 %.

(34) Dernæst griber staten ind i prisfastsættelsesmekanismen på Shanghai Futures Exchange (SHFE), som er en lukket børs for virksomheder, der er registreret i Kina, og kinesiske borgere. Denne statslige indgriben i prisfastsættelsesmekanismen på SHFE hænger sammen med statens rolle som sælger af primæraluminium og opkøber heraf via State Reserve Bureau og andre statslige organer. Staten fastsætter desuden daglige prisbegrænsninger gennem reglerne for SHFE, som er blevet godkendt af det statslige kontrolorgan, China Securities Regulatory Commission (CSRC).

(35) Et andet eksempel på statslig indgriben er den kinesiske regerings nyligt vedtagne vækstpakke, der har til formål at begrænse virkningerne af den økonomiske krise. Ved udgangen af 2008 iværksatte State Reserves Bureau en ordning til indkøb af aluminium fra smelteanlæg med henblik på at bidrage til deres aktiviteter, da den globale finanskrise reducerede efterspørgslen. Disse statsstøttede opkøb absorberede hovedparten af lagrene på hjemmemarkedet og fik priserne til at stige i første halvdel af 2009.

(36) Dette blev betragtet som en af faktorerne for statslig indgriben i virksomhedernes beslutninger vedrørende råmaterialer. Den nuværende kinesiske ordning med høj eksporttold og manglende momsrefusion for eksport af primæraluminium og andre råmaterialer kombineret med ingen eksportafgifter og momsrefusion på eksport af varer i det efterfølgende produktionsled og statslig indgriben i prisfastsættelsen på SHFE har i det store og hele ført til en situation, hvor de kinesiske aluminiumspriser fortsat fastsættes ved statslig indgriben. Dette har ført til en situation, hvor priserne på LME historisk har adskilt sig væsentligt fra priserne på det kinesiske marked [1] mellem medio 2005 og ultimo 2008. LME's priser har været betydeligt højere end priserne på de kinesiske markeder, hvilket fremhæver manglen på effektiv handel mellem de kinesiske markeder og markeder i resten af verden.

(37) De mange statsligt indførte fordrejninger i de kinesiske priser på primæraluminium påvirker beslutningerne hos de kinesiske producenter af aluminiumshjul i forbindelse med indkøb af råmaterialer. De har desuden stor fordel af disse fordrejninger, idet de normalt køber aluminium på det kinesiske marked fra lokale leverandører, der anvender de kinesiske spotmarkedspriser (eller SHFE-priser) som benchmark, men de kan også købe en vis mængde til LME-priser, når priserne på det kinesiske marked er højere som følge af statslig indgriben.

[1] Dette har undtagelsesvist ikke været tilfældet i adskillige måneder i denne undersøgelsesperiode. Denne prisstigning på de kinesiske aluminiumsmarkeder har været resultatet af en vækstpakke fra den kinesiske regering, som tager sigte på at begrænse virkningerne af den økonomiske krise (ved udgangen af 2008 påbegyndte State Reserves Bureau en ordning med opkøb af aluminium fra smelteanlæg for at bidrage til deres aktiviteter, idet den globale krise reducerede efterspørgslen. Disse statsstøttede opkøb absorberede hovedparten af lagrene på hjemmemarkedet i marts og april og fik priserne til at stige i første halvdel af 2009).

(38) Ud over den generelle situation, som er beskrevet oven for, opfylder tre andre grupper heller ikke betingelserne under det første kriterium på grund af betydelig statslig indgriben i forbindelse med andre vigtige erhvervsmæssige beslutninger. I en af de tre grupper har en statsejet virksomhed en vetoret, der ikke står i rimeligt forhold til aktieandelen i to af gruppens virksomheder, i forbindelse med vigtige beslutninger. I de fleste af virksomhederne i en anden gruppe er visse vigtige beslutninger underlagt betydelig statslig indgriben, enten fordi virksomhederne er 100 % statsejede eller fordi direktøren, der repræsenterer den statsejede aktionær, har vetoret i forbindelse med vigtige erhvervsmæssige beslutninger. Undersøgelsen viste desuden, at det lokale statslige arbejdsformidlingskontor har vetoret vedrørende ansættelse af arbejdstagere i to af disse virksomheder, selv om virksomhederne påstår det modsatte. I en tredje gruppe har den familie, der kontrollerer gruppen, forbindelser til regeringspartiet, og en af virksomhederne i gruppen er underlagt betydelig statslig indgriben i forbindelse med visse vigtige beslutninger, idet direktøren, som repræsenterer en statsejet aktionær, har vetoret i forbindelse med vigtige erhvervsmæssige beslutninger.

Kriterium 2

(39) I en gruppe er der et klart brud på de grundlæggende regnskabsprincipper i alle gruppens virksomheder. Navnlig IAS 1 (fremlæggelse af regnskaber), IAS 12 (indkomstskat) og IAS 16 (ejendomme, anlæg og udstyr) blev ikke overholdt. Det konkluderes derfor, at regnskaberne ikke blev udarbejdet og revideret i henhold til de internationale regnskabsstandarder. I en anden gruppe konkluderede Kommissionens tjenestegrene, at IAS 1 og IAS 31 ikke var overholdt.

Kriterium 3

(40) I en gruppe var der tydelige fordrejninger i forbindelse med brugsretten til jorden og køb af anlægsaktiver i flere virksomheder, og de fleste virksomheder i denne gruppe havde haft fordel af præferentielle skatteordninger, skatterefusion og støtteordninger, som udgør fordrejninger overført fra et ikke-markedsøkonomisk system. Disse fordrejninger var betydelige målt i f.eks. omsætning.

(41) Hvad angår en anden gruppe i stikprøven, havde tre af gruppens virksomheder haft fordel af præferentielle skatteordninger, hvilket udgør fordrejninger overført fra det ikke-markedsøkonomiske system. Disse fordrejninger kan anses for betydelige målt i f.eks. omsætning.

(42) Undersøgelsen viste desuden for en anden gruppe, at to af dens virksomheder ikke opfyldte det tredje kriterium. Den første virksomhed betalte brugsretten til jorden længe efter betalingsfristen uden pålæg af sanktioner, selv om kontrakten tydeligt omtalte sanktioner. Dette medførte direkte støtte fra staten (som er den egentlige ejer af jorden) i virksomhedens etableringsfase. Den anden virksomhed blev etableret som følge af et opkøb af aktiver fra en statsejet producent af aluminiumshjul på ikke-markedsbestemte vilkår, hvilket var udtryk for en uforholdsmæssig fordel i virksomhedens etableringsfase.

(43) En gruppe påstod, at købet af aktiver fra en statsejet producent blev gennemført på markedsvilkår. Parten kunne dog ikke påvise, at hele transaktionen kunne betragtes som fri for fordrejninger overført fra det tidligere ikke-markedsøkonomiske system.

(44) Endelig havde virksomheder fra en anden gruppe fordel af betydelige skattefritagelser og finansiel støtte, som havde en væsentlig indvirkning på virksomhedernes finansielle situation målt i f.eks. omsætning.

(45) Kommissionen underrettede officielt de pågældende eksporterende grupper i Kina, de kinesiske myndigheder, det kinesiske handelskammer og klageren om resultaterne af undersøgelsen vedrørende markedsøkonomisk behandling. De fik endvidere lejlighed til at tilkendegive deres synspunkter skriftligt og til at anmode om at blive hørt mundtligt, hvis der var særlige grunde til, at de burde høres.

(46) En gruppe anfægtede det forhold, at Kommissionen ikke havde truffet beslutning om markedsøkonomisk behandling inden for den frist på tre måneder, som er fastsat i grundforordningen, og påstod, at eksportørerne havde truffet alle nødvendige foranstaltninger før denne frist for at give Kommissionen mulighed for at undersøge, hvilken virkning, beslutninger om markedsøkonomisk status ville få for beregningen af dumpingmargenen. Det blev med andre ord påstået, at den markedsøkonomiske behandling skal behandles inden for fristen på tre måneder, for så vidt at besvarelserne af antidumpingspørgeskemaet er indsendt inden for denne frist. Ellers er der risiko for, at oplysningerne i antidumpingspørgeskemaet kan få betydning for beslutningen om at indrømme markedsøkonomisk behandling.

(47) I den foreliggende sag skal det dog understreges, at beslutningen om markedsøkonomisk behandling ikke kunne træffes inden for fristen på tre måneder, da de fleste oplysninger om markedsøkonomisk behandling blev indhentet ved kontrolbesøg, som blev afsluttet efter fristens udløb. Beslutningen om ikke at indrømme markedsøkonomisk behandling til de eksporterende grupper i stikprøven blev under alle omstændigheder truffet efter en grundig vurdering af de fem relevante kriterier for markedsøkonomisk behandling, jf. grundforordningens artikel 2, stk. 7, litra c).

(48) Vedrørende det første kriterium blev det påstået, at der er reel handel mellem de kinesiske markeder og LME, idet der blev eksporteret mindre mængder af aluminium til/fra Kina i undersøgelsesperioden. Denne påstand kan ikke accepteres på grund af forskellene i prisniveauer mellem de kinesiske markeder og LME.

(49) Under det andet kriterium fandt Kommissionen en række uoverensstemmelser med forskellige IAS-standarder i to virksomheders regnskaber. Det kunne dog ikke på grundlag af de fremsatte påstande konkluderes, at disse to virksomheder har et tydeligt regnskab, som revideres uafhængigt i henhold til de internationale regnskabsstandarder.

(50) Under det tredje kriterium blev der fremsat en række påstande. Det blev påstået, at virkningen af finansiel støtte, brugsret til jord og andre fordele såsom skattefritagelser ikke medførte væsentlige fordrejninger i virksomhedernes finansielle situation. Denne påstand kan ikke accepteres, da virkningen af disse ordninger er betydelig, når den måles i omsætning.

(51) Det blev desuden påpeget, at en række støtteordninger og finansielle fordele ikke var virksomhedsspecifikke og derfor ikke kan betragtes som værende overført fra det ikke-markedsøkonomiske system. Det skal i den forbindelse understreges, at analysen vedrørende markedsøkonomisk behandling viser, om der er statslig indgriben uanset om den er virksomhedsspecifik. Det faktuelle grundlag for påstanden er under alle omstædigheder ikke korrekt. De fordele, som virksomhederne i denne undersøgelse har haft, kan faktisk betragtes som virksomhedsspecifikke, idet de alle er målrettet til en bestemt type virksomheder, f.eks. en udenlandsk virksomhed, som er etableret i et bestemt område og har ført ad hoc-forhandlinger med de lokale myndigheder om tildeling af støtte, køb af udstyr på hjemmemarkedet, teknologisk opgradering, deltagelse i messer, investeringer i FoU osv.

(52) Endelig blev det påstået, at de indkomstskattefritagelser og nedslag for udenlandske virksomheder, der trådte i kraft i 2005, ikke udgør en fordrejning overført fra det ikke-markedsøkonomiske system. Denne fortolkning kan ikke accepteres. Det tredje kriterium vedrører ikke tidsbegrænsede indgreb (indtil 1998, hvor Kina begyndte at anvende de markedsøkonomiske regler) eller indgreb med begrænset anvendelse, men indgreb, der antyder statslig indgriben i udformning af erhvervsklimaet gennem foranstaltninger, der er typiske for et ikke-markedsøkonomisk land såsom diskriminerende skatteregler.

(53) På baggrund af ovenstående kunne ingen af de kinesiske virksomheder, der havde anmodet om markedsøkonomisk behandling, dokumentere, at de opfylder alle kriterierne i grundforordningens artikel 2, stk. 7, litra c). Det blev derfor fastslået, at virksomhederne ikke burde indrømmes markedsøkonomisk behandling. Det rådgivende udvalg blev hørt og gjorde ikke indsigelse mod disse konklusioner.

2. **Individuel behandling**

(54) I medfør af grundforordningens artikel 2, stk. 7, litra a), fastsættes der eventuelt en landsdækkende told for lande, der er omfattet af grundforordningens artikel 2, stk. 7, undtagen hvis virksomhederne i overensstemmelse med grundforordningens artikel 9, stk. 5, kan påvise, at deres eksportpriser og -mængder samt vilkårene og betingelserne for salget fastsættes frit, at valutaomregninger foretages til markedskursen, og at en eventuel statslig indgriben ikke muliggør omgåelse af foranstaltninger, hvis eksportører pålægges forskellige toldsatser.

(55) De eksporterende grupper, der anmodede om markedsøkonomisk behandling, anmodede også om individuel behandling, hvis der ikke kunne indrømmes dem markedsøkonomisk behandling. Ud fra de foreliggende oplysninger konkluderes det foreløbigt, at to af de fire kinesiske virksomheder i stikprøven opfylder alle betingelserne for individuel behandling. To af grupperne i stikprøven kan ikke indrømmes individuel behandling. Den statslige indgriben i CITIC Dicastal and Baoding er af et omfang, der giver mulighed for omgåelse af foranstaltninger, hvis individuelle eksportører pålægges forskellige toldsatser, navnlig i betragtning af at disse to grupper har to fælles joint ventures, der producerer den pågældende vare.

(56) Af de fire eksporterende grupper i stikprøven kan følgende grupper indrømmes en individuel undersøgelse:

— Zhejiang Wanfeng Auto Wheel Co. Ltd.

— YHI Manufacturing (Shanghai) Co., Ltd.

3. **Normal værdi**

3.1. *Valg af referenceland*

(57) I henhold til grundforordningens artikel 2, stk. 7, litra a), skal den normale værdi for eksporterende producenter, der ikke indrømmes markedsøkonomisk behandling, fastsættes på grundlag af hjemmemarkedspriserne eller en beregnet normal værdi i et referenceland.

(58) I indledningsmeddelelsen tilkendegav Kommissionen, at den påtænkte at anvende Tyrkiet som hensigtsmæssigt referenceland med henblik på at fastsætte den normale værdi, og den opfordrede de interesserede parter til at fremsætte bemærkninger hertil.

(59) Kun en eksportør modsatte sig dette valg og foreslog Malaysia som et alternativt land, men erklærede senere, at de malaysiske virksomheder ikke var villige til at samarbejde med Kommissionen.

(60) Kommissionen undersøgte derefter, om det var hensigtsmæssigt at anvende Tyrkiet som referenceland. Det blev konkluderet, at Tyrkiet med fem nationale producenter og betydelig import fra tredjelande er et marked med udtalt konkurrence. Der var desuden ingen væsentlige forskelle i produktionsmetoderne mellem producenter i Tyrkiet og Kina. I betragtning af ovenstående viste undersøgelsen ingen grund til at konkludere, at Tyrkiet ikke er et egnet land med henblik på fastsættelsen af den normale værdi. De tyrkiske producenter sælger desuden varetyper, der kan sammenlignes med de varer, som eksporteres fra Kina.

(61) To producenter i Tyrkiet besvarede det spørgeskema, som blev sendt til alle producenter af aluminiumshjul i Tyrkiet.

(62) Oplysningerne i de samarbejdsvillige tyrkiske producenters besvarelser blev kontrolleret på stedet og fundet pålidelige med hensyn til beregning af den normale værdi.

(63) Kommissionen konkluderede derfor foreløbigt, at Tyrkiet er et hensigtsmæssigt og egnet referenceland i overensstemmelse med grundforordningens artikel 2, stk. 7, litra a).

3.2. *Fastsættelse af den normale værdi*

(64) Den normale værdi blev i overensstemmelse med grundforordningens artikel 2, stk. 7, litra a), fastsat på grundlag af efterprøvede oplysninger fra producenten i referencelandet, jf. nedenfor:

(65) Den pågældende vare solgtes i repræsentative mængder på hjemmemarkedet i Tyrkiet.

(66) Det blev undersøgt, om salget på hjemmemarkedet kunne anses for at have fundet sted i normal handel i overensstemmelse med grundforordningens artikel 2, stk. 4. Dette blev gjort ved at fastsætte andelen af fortjenstgivende salg for hver varetype til uafhængige kunder på hjemmemarkedet i undersøgelsesperioden.

(67) I tilfælde, hvor salgsmængden af en varetype, der blev solgt til en nettosalgspris svarende til eller højere end de beregnede produktionsomkostninger, udgjorde over 80 % af den samlede salgsmængde af den pågældende type, og hvor den vejede gennemsnitspris for den pågældende type var lig med eller højere end produktionsomkostningerne, blev den normale værdi fastsat på grundlag af den faktiske pris på hjemmemarkedet. Denne pris blev beregnet som et vejet gennemsnit af priserne på alle salgstransaktioner på hjemmemarkedet for denne varetype i undersøgelsesperioden, uanset om disse havde været fortjenstgivende eller ej.

(68) I tilfælde, hvor mængden af fortjenstgivende salg af en varetype udgjorde 80 % eller mindre af den samlede salgsmængde af den pågældende type, eller hvor den vejede gennemsnitspris på den pågældende type lå under produktionsomkostningerne, blev den normale værdi baseret på den faktiske pris på hjemmemarkedet beregnet som et vejet gennemsnit af det fortjenstgivende hjemmemarkedssalg af alene den varetype.

(69) For en varetype, hvor der ikke var fortjenstgivende salg, blev den normale værdi baseret på produktionsomkostningerne for den pågældende vare, som blev solgt på hjemmemarkedet, plus salgs- og administrationsomkostninger og andre generalomkostninger (»SA&G«) og et rimeligt beløb for fortjeneste på hjemmemarkedet.

(70) Endelig blev den normale værdi for et begrænset antal varetyper beregnet på grundlag af den normale værdi for sammenlignelige varetyper med justering for fysiske forskelle.

3.3. *Eksportpriser*

(71) I alle de tilfælde, hvor den pågældende vare blev eksporteret til uafhængige kunder i EU, blev eksportprisen fastsat i overensstemmelse med grundforordningens artikel 2, stk. 8, dvs. på grundlag af de eksportpriser, der faktisk blev betalt eller skulle betales.

(72) I tilfælde, hvor salget foregik via en forretningsmæssigt forbunden importør eller forhandler, blev eksportpriserne beregnet i henhold til grundforordningens artikel 2, stk. 9, på grundlag af den pågældende importørs/forhandlers videresalgspriser til de første uafhængige kunder i EU. Der blev foretaget justeringer for alle de omkostninger, der var påløbet mellem import og videresalg, herunder salgs- og administrationsomkostninger og andre generalomkostninger samt fortjeneste. Hvad angår fortjenstmargenen, blev en ikke-forretningsmæssigt forbunden importørs/forhandlers fortjeneste på den pågældende vare anvendt, da den forretningsmæssigt forbundne importørs/forhandlers faktiske fortjeneste ikke blev betragtet som et pålideligt grundlag på grund af forholdet mellem de eksporterende producenter og den forretningsmæssigt forbundne importør/forhandler.

3.4. *Sammenligning*

(73) Den normale værdi og eksportpriserne blev sammenlignet ab fabrik. For at sikre en rimelig sammenligning mellem den normale værdi og eksportprisen blev der i form af justeringer taget behørigt hensyn til forskelle, der påvirkede priserne og prisernes sammenlignelighed, jf. grundforordningens artikel 2, stk. 10.

(74) Prissammenligningen mellem hjul, der eksporteredes fra Kina, og hjul, der solgtes på det tyrkiske marked af tyrkiske samarbejdsvillige producenter, blev foretaget ved at skelne mellem salg til OEM og salg i eftermarkedssegmentet.

(75) Derudover blev der foretaget passende justeringer vedrørende transport-, forsikrings- og håndteringsomkostninger og dermed forbundne omkostninger, emballerings- og kreditomkostninger, indirekte skatter og bankgebyrer i alle tilfælde, hvor dette blev anset for at være berettiget, korrekt og kunne dokumenteres.

4. **Dumpingmargener**

4.1. *For samarbejdsvillige eksporterende producenter i stikprøven, som blev indrømmet individuel behandling*

(76) For de to virksomheder i stikprøven, der blev indrømmet individuel behandling, blev dumpingmargenerne fastlagt ved en sammenligning af den vejede gennemsnitlige normale værdi for de tyrkiske producenter, som samarbejdede fuldt ud, og hver enkelt virksomheds vejede gennemsnitlige eksportpris ved salg til EU, jf. grundforordningens artikel 2, stk. 11.

(77) Udtrykt i procent af importprisen, EU's grænse, ufortoldet, udgør dumpingmargenerne følgende:

Virksomhed	Dumpingmargen
YHI Manufacturing (Shanghai) Co., Ltd.	36,7 %
Zhejiang Wanfeng Auto Wheel Co. Ltd.	61,8 %

4.2. *For alle andre samarbejdsvillige eksporterende producenter*

(78) Dumpingmargenen for virksomheder i stikprøven, som ikke blev indrømmet markedsøkonomisk eller individuel behandling, og for samarbejdsvillige virksomheder, som ikke indgik i stikprøven, blev beregnet som et vejet gennemsnit af resultaterne for alle virksomheder i stikprøven. For de to virksomheder, der hverken blev indrømmet markedsøkonomisk eller individuel behandling, blev beregningerne foretaget efter metoden i betragtning 76. Dumpingmargenen udgør i procent af importprisen, EU's grænse, ufortoldet 48,7 %.

4.3. *For alle andre eksporterende producenter*

(79) Da samarbejdsgraden i Kina var meget høj, blev den landsdækkende dumpingmargen for alle andre eksportører i Kina beregnet på grundlag af de transaktioner med den højeste dumpingmargen, der var foretaget af en samarbejdsvillig kinesisk eksporterende producent. Restdumpingmargenen udgør derfor 69,3 % af importprisen, EU's grænse, ufortoldet.

D. **SKADE**

1. **EU-produktion**

(80) Aluminiumshjul produceres af ca. 30 virksomheder beliggende i mange EU-lande. De virksomheder, der støttede klagen og samarbejdede i forbindelse med undersøgelsen, tegnede sig for mere end 85 % af den samlede EU-produktion i UP.

(81) Den samlede EU-produktion og støtten til undersøgelsen blev fastslået på grundlag af de foreliggende oplysninger, herunder oplysninger fra klagen, data indhentet fra EU-producenterne før og efter indledningen af undersøgelsen, oplysninger indhentet fra producenterne i stikprøven og andre samarbejdsvillige producenter. Med disse oplysninger kunne Kommissionen bekræfte, at der findes andre producenter, som ikke samarbejdede i forbindelse med undersøgelsen, og fastslå omfanget af deres produktion.

(82) En producent i stikprøven blev anset for at importere den pågældende vare fra Kina og videresælge den på EU-markedet. Det fremgik efter en sammenligning med virksomhedens samlede salg, at importen var marginal og ikke indvirkede på virksomhedens status som EU-producent.

2. **EU-forbruget**

(83) I den betragtede periode udviklede EU-forbruget sig således:

EU-forbruget	2006	2007	2008	UP
Enheder (i 000)	58 607	62 442	58 313	49 508
Indeks 2006 = 100	*100*	*107*	*99*	*84*

(84) EU-forbruget ([1]) blev fastslået ved at lægge importen baseret på Eurostat's data til EU-producenternes EU-salg. Importen af aluminiumshjul klassificeres under to KN-koder, som også omfatter andre varer. For at anslå andelen af aluminiumshjul under hver KN-kode blev importandelen heraf under KN-kode 8708 70 10 og 8708 70 50 fastslået på landebasis ud fra den metode, der var foreslået i klagen. Da importen var angivet i vægt, blev omregningen til enheder også foretaget ud fra den metode, der var foreslået i klagen (der anvendes en gennemsnitsvægt pr. enhed). Disse data blev krydstjekket med og bekræftet af data fra de kinesiske eksportører i stikprøven. EU-leverancerne blev beregnet ved at lægge leverancerne fra EU-producenterne i stikprøven sammen med leverancerne fra de andre producenter (data indhentet i perioden inden undersøgelsen startede, data fra klagen, visse skøn på grundlag af data fra producenter i stikprøven).

(85) Generelt faldt forbruget med 15,5 % i den betragtede periode, men fulgte en uensartet tendens med et markant fald på 15,1 % mellem 2008 og UP. Forbruget steg fra 58,6 mio. enheder i 2006 til 62,4 mio. enheder i 2007 og faldt derefter til 58,3 mio. enheder i 2008 og 49,5 mio. enheder i UP.

3. **Import fra Kina**

3.1. *Mængde og markedsandel af importen af den pågældende vare*

(86) Importen fra Kina har udviklet sig således med hensyn til mængde og markedsandel:

([1]) Der blev foretaget en sammenligning af to beregninger, som gav lignende resultater. Da produktionen hovedsagelig sker »efter ordre«, spiller lagerbeholdningerne ikke nogen stor rolle, hvad angår mængder i forhold til det samlede forbrug. I den første beregning blev EU-produktionen lagt til importen, og eksporten blev trukket fra. I den anden beregning blev importen og EU-salget (data fra producenter i stikprøven, minispørgeskemaer og formodninger for de resterende producenter) lagt sammen. Den anden beregningsmetode blev foretrukket, da den gav størst præcision i dette tilfælde.

Importmængder i 1 000 enheder	2006	2007	2008	UP
Kina	3 703	5 144	5 809	6 137
Indeks 2006 = 100	*100*	*139*	*157*	*166*
Markedsandel (%)	6,3	8,2	10	12,4

Kilde: Eurostat og EU-producenternes data om EU-salg

(87) Importmængden fra Kina steg fra 3,7 mio. enheder i 2006 til 5,1 mio. enheder i 2007, 5,8 mio. enheder i 2008 og 6,1 mio. enheder i UP. Importen steg således med mere end 66 % mellem 2006 og UP.

(88) Markedsandelen for importen fra Kina fordobledes. Den steg fra 6,3 % i 2006 til 8,2 % i 2007, 10 % i 2008 og 12,4 % i UP. Generelt steg importen fra Kina med 6,1 procentpoint i løbet af den betragtede periode.

3.2. *Importpriser*

(89) I tabellen nedenfor sammenlignes de gennemsnitlige kinesiske importpriser (baseret på Eurostat, da spørgeskemaerne for eksportører kun vedrørte UP og ikke de forudgående år) med de gennemsnitlige salgspriser hos de EU-producenter, der indgik i stikprøven.

EUR/enhed	2006	2007	2008	UP
Kina	34,7	33,5	31,4	31,9
EU-producenter i stikprøven	49,7	49,7	48	46,5
Forskel	15	16,2	16,6	14,6

(90) De gennemsnitlige priser ved import fra Kina faldt konstant — med 9,5 % — mellem 2006 og 2008 for derefter at stige lidt — med 0,5 % - i UP. Priserne faldt med 8 % i den betragtede periode.

(91) Ud fra denne prissammenligning kan det konkluderes, at de kinesiske importpriser generelt konstant lå betydeligt under priserne hos EU-producenterne i stikprøven i løbet af den betragtede periode, hvilket tvang sidstnævnte til at reducere deres egne priser betydeligt.

3.3. *Prisunderbud*

3.3.1. Generelle bemærkninger

(92) Denne sag er kendetegnet ved en segmentbestemt opdeling i to distributionskanaler, nemlig OEM- og AM-segmentet. Hovedparten af EU-producenternes salg er desuden koncentreret om OEM-segmentet, mens importen fra Kina hovedsagelig sælges til AM-segmentet (ca. 70 % af importen fra Kina.). Den segmentbestemte distribution af EU-erhvervsgrenens salg og importen fra Kina er således asymmetrisk.

3.3.2. Underbud

(93) Der blev foretaget en sammenligning af salgspriserne på EU-markedet mellem de priserne for EU-producenterne stikprøven og det pågældende lands importpriser. Salgspriserne for EU-producenterne i stikprøven var dem, der anvendes til uafhængige kunder, i givet fald justeret til ab fabriksniveau, dvs. ekskl. fragtomkostninger i EU og efter fradrag af nedslag og rabatter.

(94) Disse priser blev sammenlignet med de kinesiske eksporterende producenters salgspriser, netto, uden rabatter og om nødvendigt justeret til priser cif, frit EU's grænse med passende justering for toldklareringsomkostninger og omkostninger påløbet efter importen.

(95) Med udgangspunkt i oplysningerne fra de samarbejdsvillige eksporterende producenter i stikprøven viste sammenligningen, at de pågældende importerede varer i UP blev solgt i EU til priser, der lå mellem 22 % og 37 % under EU-erhvervsgrenens priser (udtrykt i procent af sidstnævntes priser). Det fremgår tydeligt af dette underbudsniveau og den negative prisudvikling i EU-erhvervsgrenen, at der havde fundet et betydeligt pristryk sted.

(96) Visse parter påstod, at underbudsniveauet udelukkende burde beregnes ud fra den »merværdiskabende«-komponent i prisen (ekskl. udgifterne til aluminium). Ved brug af denne metode ville underbuddet være betydeligt højere. Da det underbudsniveau, som blev beregnet på grundlag af den fulde pris, allerede var ganske højt, blev denne metode ikke yderligere undersøgt.

(97) Det høje underbudsniveau og pristrykket (jf. betragtning 89 ff.) i EU-erhvervsgrenen beviser dumpingens udtalte indvirkning i denne sag.

(98) For at imødegå eventuelle spørgsmål om forskellene mellem de to segmenter, blev der for begge segmenter gennemført en separat analyse ud fra samme metode som ovenfor. Underbuddet er stadig betydeligt i begge segmenter (mellem 13 og 30 % for OEM-salg, og mellem 56 og 63 % for AM-salg).

4. **Import fra andre tredjelande end Kina**

(99) Nedenstående tabel viser udvikling i importen fra andre tredjelande end Kina.

Importmængder i 1 000 enheder	2006	2007	2008	UP
Tyrkiet	4 140	4 522	4 021	3 426
Indeks 2006 = 100	*100*	*109*	*97*	*83*
Markedsandel (%)	7,1	7,2	6,9	6,9
Norge	1 079	1 210	1 106	520
Indeks 2006 = 100	*100*	*112*	*102*	*48*
Markedsandel (%)	1,8	1,9	1,9	1,1
Sydafrika	490	851	790	700
Indeks 2006 = 100	*100*	*173*	*161*	*143*
Markedsandel (%)	0,8	1,4	1,4	1,4
Andre	3 746	4 029	3 690	2 928
Indeks 2006 = 100	*100*	*108*	*99*	*78*
Markedsandel (%)	6,4	6,5	6,3	5,9

(100) Som det fremgår af ovenstående, er Tyrkiet den næststørste importør efter Kina med en betydelig, men stabil markedsandel. Markedsandelen for importen fra andre tredjelande end Kina og Tyrkiet faldt fra 9 % i 2006 til 8,4% i UP. Virkningen af priserne for denne import på EU-erhvervsgrenen behandles i betragtning 136 ff.

5. **EU-erhvervsgrenens situation**

5.1. *Generelt*

(101) I medfør af grundforordningens artikel 3, stk. 5, omfattede undersøgelsen af dumpingimportens virkninger for EU-erhvervsgrenen en vurdering af alle økonomiske faktorer og forhold, der havde indflydelse på EU-erhvervsgrens situation fra 2006 til UP.

(102) Der blev, som forklaret ovenfor, anvendt stikprøver. Med henblik på skadesanalysen blev skadesindikatorerne analyseret på følgende to niveauer:

— Makroøkonomiske indikatorer (produktion, produktionskapacitet, kapacitetsudnyttelse, salgsmængder, markedsandel, beskæftigelse, produktivitet, lønninger og dumpingmargenernes størrelse) blev analyseret for hele EU-erhvervsgrenen. Oplysningerne stammer hovedsagelig fra spørgeskemabesvarelser fra de seks virksomheder i stikprøven og supplerende minispørgeskemaer. Disse spørgeskemaer vedrører virksomheder, der tegner sig for mere end 80 % af den samlede EU-produktion. For at omfatte hele EU-produktionen blev der foretaget visse ekstrapoleringer for den resterende produktion som supplement til de tilgængelige data fra forskellige kilder, navnlig data fra klagen og data indhentet før indledningen af undersøgelsen. Alle disse faktorer blev krydstjekket, hvor det var muligt, med generelle oplysninger fra de relevante statistikker.

— Analysen af de mikroøkonomiske elementer (lagerbeholdninger, salgspriser, rentabilitet, likviditet, investeringsafkast, evne til at rejse kapital og investeringer samt produktionsomkostninger) blev gennemført for de enkelte virksomheder, dvs. de EU-producenter, der indgik i stikprøven.

5.2. *Makroøkonomiske indikatorer*

5.2.1. Produktion, produktionskapacitet og kapacitetsudnyttelse

(103) Nedenstående tabel viser udviklingen i produktion, produktionskapacitet og kapacitetsudnyttelse for hele EU-produktionen:

	2006	2007	2008	UP
Produktion (enheder)	49 711	49 511	45 269	37 687
Indeks (2006 = 100)	*100*	*100*	*91*	*76*
Produktionskapacitet (enheder)	53 762	53 378	53 819	51 588
Indeks (2006 = 100)	*100*	*99*	*100*	*96*
Kapacitetsudnyttelse (%)	92,5	92,8	84,1	73,1
Indeks (2006 = 100)	*100*	*100*	*91*	*79*

(104) Produktionen var, jf. tabellen ovenfor, forholdsvis stabil og lå på ca. 49,5 mio. enheder i 2006 og 2007, og faldt derefter til 45,2 mio. enheder i 2008 og 37,6 mio. enheder i UP, et fald på 24 % i løbet af den betragtede periode. Kapacitetsudnyttelsesgraden faldt med 19,4 procentpoint i den samme periode.

(105) Nedgangen i kapacitetsudnyttelsen i en situation med et fald i kapaciteten kan kun tilskrives den markante nedgang i produktionen.

5.2.2. Salgsmængder og markedsandel

(106) Tallene nedenfor angiver salgsmængde, markedsandel og gennemsnitlige salgspriser pr. enhed for alle EU-producenter.

	2006	2007	2008	UP
Salgsmængde for hele EU-erhvervsgrenen i 1 000 enheder	45 447	46 684	42 895	35 794
Indeks (2006 = 100)	*100*	*103*	*94*	*79*
Markedsandel (%)	78	75	74	72
Indeks (2006 = 100)	*100*	*97*	*95*	*93*

(107) EU-salget steg fra 45,4 mio. enheder i 2006 til 46,6 mio. enheder i 2007, og faldt derefter til 42,8 mio. enheder i 2008 og 35,7 mio. enheder i UP, et fald på 21 % i løbet af den betragtede periode.

(108) Samtlige EU-producenter mistede løbende markedsandele, fra 78 % i 2006 til 75 % i 2007, 74 % i 2008 og 72 % i UP, altså et samlet tab på 6 procentpoint i løbet af den betragtede periode. I samme periode blev markedsandelen for den kinesiske import forøget med over 6 procentpoint.

5.2.3. Beskæftigelse, produktivitet og lønninger

	2006	2007	2008	UP
Antal medarbejdere	14 204	14 818	14 309	12 981
Indeks (2006 = 100)	*100*	*104*	*101*	*91*
Produktivitet (enheder/ansat)	3 500	3 341	3 164	2 903
Indeks (2006 = 100)	*100*	*95*	*90*	*83*
Årslønninger (EUR)	22 371	20 007	18 649	18 420
Indeks (2006 = 100)	*100*	*89*	*83*	*82*

(109) Beskæftigelsen steg fra 14 204 ansatte ultimo 2006 til 14 418 ansatte ultimo 2007, faldt til 14 309 ansatte ultimo 2008, og yderligere til 12 981 ved udgangen af UP. Navnlig mellem 2008 og UP var der tab på 1 328 arbejdspladser svarende til mere end hver tiende i arbejdsstyrken over seks måneder.

(110) Sideløbende udviklede produktiviteten sig fra 3 500 enheder pr. ansat i 2006 til 3 341 enheder pr. ansat i 2007, 3 164 enheder pr. ansat i 2008 og 2 903 enheder pr. ansat i UP. Den faldende produktivitet især mellem 2008 og UP kan forklares ved, at indskrænkningen af arbejdsstyrken ikke skete i samme takt som faldet i produktionen. Dette kan forklares ved erhvervsgrenens begrænsede muligheder for omstillinger eller nedlukning af maskineri og høje omkostninger til personale i tilfælde af afskedigelser. Undersøgelsen viste, at beskæftigelsen navnlig faldt i perioden mellem 2008 og UP. Lønomkostningerne faldt i den pågældende periode. De investeringer, EU-erhvervsgrenen har foretaget i UP, forventes at øge erhvervsgrenens effektivitet og produktivitet yderligere på mellemlang og lang sigt.

5.2.4. Den faktiske dumpingmargens størrelse

(111) Ovenstående afsnit om dumping indeholder de nærmere detaljer vedrørende dumpingmargenerne. De fastslåede margener ligger væsentligt over bagatelgrænsen. I betragtning af dumpingimportens størrelse og priser kan virkningerne af de faktiske dumpingmargener endvidere ikke anses for at være ubetydelige.

5.2.5. Kontraktbetingelser

(112) Hovedparten af de EU-producerede aluminiumshjul sælges, jf. betragtning 20 ff., gennem udbudsprocedurer, som organiseres i gennemsnit to år før lanceringen af en ny bilmodel. Kommissionen undersøgte derfor også kontrakter, der blev indgået i den betragtede periode (som skulle udføres efter UP) for at fastslå, om der kunne drages konklusioner om den mulige udvikling i EU-erhvervsgrenens salg efter UP. Der kunne dog ikke drages velfunderede konklusioner ud fra disse data på dette tidspunkt, og oplysningerne vil derfor blive behandlet yderligere.

5.3. *Mikroøkonomiske indikatorer*

5.3.1. Generel bemærkning

(113) 3 ud af de seks producenter i stikprøven er store grupper med produktionsanlæg i flere medlemsstater, mens de tre andre har mindre strukturer, som er koncentreret i en eller to medlemsstater. I løbet af den betragtede periode lukkede producenter i stikprøven 3 produktionsanlæg, det første i 2006, det andet i 2008 kort før UP og det sidste kort før udgangen af UP.

5.3.2. Lagre

(114) Nedenstående tal viser lagerbeholdningerne hos EU-producenterne i stikprøven ved udgangen af hver periode.

	2006	2007	2008	UP
Lagerbeholdninger (i 1 000 enheder)	2 204	2 444	2 359	2 173
Indeks 2006 = 100	*100*	*111*	*107*	*99*

(115) Lagerbeholdningerne lå under 12 % af produktionen. Det erindres, at denne indikator ikke er særlig relevant, da EU-erhvervsgrenens produktion af aluminiumshjul i vidt omfang sker efter ordre; lagerbeholdninger på et bestemt tidspunkt er derfor især et resultat af varer, der er solgt men endnu ikke leveret.

5.3.3. Salgspriser

(116) Enhedssalgspriserne hos EU-producenterne i stikprøven var stabile i 2006 og 2007 på ca. 49 euro pr. enhed, men faldt til 48 euro pr. enhed i 2008 og til 46,5 euro pr. enhed i UP. Dette svarer til et fald på over 6 % i løbet af den betragtede periode og viser samtidig et markant fald i UP (jf. tabellen i betragtning 89).

5.3.4. Rentabilitet, likviditet, investeringsafkast, evnen til at tilvejebringe kapital og investeringer

(117) Stikprøvevirksomhedernes rentabilitet for den samme vare blev beregnet som nettooverskuddet før skat ved salg af samme vare og udtrykt i procent af omsætningen i forbindelse med dette salg. Mens rentabiliteten for 2006 og 2007 stadig lå over breakeven, ændredes situationen drastisk i 2008 og UP som følge af en kombination af faldende salg, faldende salgspriser og en uelastisk omkostningsstruktur i erhvervsgrenen med høje faste omkostninger.

	2006	2007	2008	UP
Rentabilitet (%)	3,2	0,7	– 1,5	– 5,4

(118) I følgende tabel vises investeringerne i den pågældende vare hos EU-producenterne i stikprøven.

EUR	2006	2007	2008	UP
Euro (i 1 000 EUR)	96 335	99 279	161 803	153 724
Indeks (2006 = 100)	*100*	*103*	*168*	*160*

(119) Det fremgår af tabellen, at EU-erhvervsgrenen øgede sine investeringer i den pågældende vare, selv da den havde faldende rentabilitet. Disse investeringer vedrørte især maskineri med henblik på at forbedre effektiviteten. De stigende investeringer viser, at erhvervsgrenen stadig var i stand til at rejse kapital.

(120) Til trods for disse bestræbelser kollapsede investeringsafkastet på den pågældende vare i den betragtede periode og var på – 40 % i UP. Dette bekræfter udhulingen af erhvervsgrenens rentabilitet og dens manglende evne til at skabe fortjeneste af sine investeringer.

	2006	2007	2008	UP
Investeringsafkast	50,8 %	12,2 %	– 13,5 %	– 40,8 %
Indeks (2006 = 100)	*100*	*24*	*– 27*	*– 80*

	2006	2007	2008	UP
Likviditet i procent af omsætning	9,3 %	4,4 %	3,6 %	1,2 %
Indeks (2006 = 100)	*100*	*47*	*39*	*13*

(121) Producenterne i stikprøven oplevede desuden et fald i den driftsmæssige likviditet på 8,1 procentpoint i løbet af den betragtede periode, hvilket i vidt omfang afspejler faldet i rentabiliteten. Denne indikators kollaps kan ikke henføres til de stigende investeringer, men må tilskrives den kendsgerning, at den operationelle virksomhed tjener færre penge ind. Da erhvervsgrenen forudsætter, at der konstant tilføres penge til anlægsaktiver, viser den faldende likviditet en stigende svaghed i EU-erhvervsgrenen og dens manglende evne til selvfinansiering.

5.3.5. Produktionsomkostninger og omkostninger til råmaterialer

(122) Tabellen nedenfor viser de gennemsnitlige omkostninger pr. ton af den pågældende vare hos producenterne i stikprøven

I EUR	2006	2007	2008	UP
Gennemsnitlige produktionsomkostninger (pr. enhed)	49,3	49,7	50,5	49,2

(123) De gennemsnitlige omkostninger var stabile i den betragtede periode og lå på ca. 50 euro pr. enhed i gennemsnit.

6. **Konklusion om skade**

(124) Ud fra ovenstående konkluderes det foreløbigt, at EU-erhvervsgrenen forvoldtes væsentlig skade. Denne konklusion styrkes af det antal virksomheder eller produktionsanlæg, der ellers ville have lukket (fem i OEM-segmentet) eller være gået konkurs (21 i AM-segmentet og fire i OEM-segmentet) i løbet af den betragtede periode.

E. **ÅRSAGSSAMMENHÆNG**

1. **Indledning**

(125) I overensstemmelse med grundforordningens artikel 3, stk. 6 og 7, blev det undersøgt, om den betydelige skade, som EU-industrien havde lidt, skyldtes dumpingimporten fra de pågældende lande. Andre kendte faktorer end dumpingimporten, som kan have forvoldt EU-erhvervsgrenen skade, blev også undersøgt for at sikre, at den skade, der kan tilskrives disse faktorer, ikke blev tillagt dumpingimporten.

2. **Virkningerne af importen fra Kina**

2.1. *Generelt*

(126) Der er et tydeligt tidsmæssigt sammenfald mellem stigningen i dumpingimporten, hvis markedsandel steg med 6 procentpoint mellem 2006 og UP, og et lignende tab af markedsandel på 6 procentpoint i EU-erhvervsgrenen i den samme periode. Undersøgelsen har desuden påvist, at dumpingimporten havde en negativ indvirkning på priserne, da den konstant underbød EU-producenternes priser.

(127) En part påstod, at markedsandelen for importen fra Kina var for lille til at forvolde skade. En samlet markedsandel på 12 % på et prisfølsomt marked (og især i OEM-segmentet) kan imidlertid ikke betragtes som lille.

(128) Det skal desuden bemærkes, at importen fra Kina som nævnt voksede med omkring 65 %, og at landets beregnede markedsandel næsten fordobledes i den pågældende periode. Som det fremgik af betragtning 86 ff. faldt importpriserne på varer fra Kina endvidere med 8 % (jf. betragtning 89 ff.), og et betydeligt prisunderbud fandt sted (jf. betragtning 93 ff.). De vigtigste faktorer, der skal tages i betragtning i denne sag, er nemlig den voldsomme stigning i importen og det markante prisunderbud.

(129) EU-erhvervsgrenen reagerede på den skadevoldende dumping ved at sænke sine priser fra 2007. Importen fra Kina udøvede dog et pristryk, der bevirkede, at EU-erhvervsgrenen ikke var i stand til at bibeholde sin markedsandel selv med lavere priser. I udbudsprocedurerne i OEM-segmentet er det konstateret, at de lave kinesiske tilbud har spillet en afgørende rolle i forbindelse med reduktionen af de priser, som EU-erhvervsgrenen har tilbudt. Til trods for EU-erhvervsgrenens prisnedsættelser var den gennemsnitlige salgspris for varer importeret fra Kina stadig lavere end EU-erhvervsgrenens priser. Som et resultat heraf faldt EU-erhvervsgrenens salg markant i løbet af den betragtede periode. Da de kinesiske priser i UP var faldet yderligere i forhold til 2006, blev EU-erhvervsgrenen igen nødt til at sænke sine priser for at forblive på markedet. Rentabiliteten faldt til under breakeven-punktet, hvilket vil gøre det vanskeligt for EU-erhvervsgrenen at fortsætte driften i længere tid.

(130) Det er derfor klart, at der er en nøje sammenhæng imellem de væsentligt forøgede importmængder til stadig lavere priser og den skade, EU-erhvervsgrenen har lidt. Det kan således konkluderes i denne fase, at der er en årsagssammenhæng mellem den kinesiske lavprisimport og den væsentlige skade, EU-erhvervsgrenen har lidt.

2.2. *Segmentbestemt opdeling af den pågældende vare*

(131) Det er blevet påstået, at OEM og AM er to særskilte salgskanaler uden videre samspil mellem de to segmenter. På denne baggrund er det navnlig blevet påstået, at den skade, som er påført EU-erhvervsgrenen, der hovedsagelig sælger sine varer i OEM-segmentet (85 % for producenterne i stikprøven), ikke kunne have været forårsaget af importen fra Kina, som hovedsagelig er koncentreret om AM-segmentet og kun i begrænset omfang er til stede inden for OEM-segmentet.

(132) Distributionskanalerne er i henhold til Kommissionens konklusioner ganske rigtigt opdelte, men der er dog et vist samspil, selv om det ikke er direkte. De to segmenter behandles separat for at få det mest nøjagtige billede af den foreliggende situation.

(133) I AM-segmentet kan den konstaterede stade med sikkerhed tilskrives de store mængder af lavprisimport fra Kina, som udgør indtil 34 % i dette segment. I OEM-segmentet, som udgør den største del af EU-forbruget (35 mio. enhed ud af ca. 50 mio. enheder) er importmængderne fra Kina meget mindre (højst 6 %). Det skal dog erindres, at den skade, der er forvoldt i OEM-segmentet, er affødt af de lave kinesiske priser og altså er prisrelateret. Der er mere specifikt tegn på, at bilfabrikanterne anvender de kinesiske tilbud som benchmark for at tvinge priserne hos EU-producenterne af aluminiumshjul ned i forbindelse med udbudsprocedurerne. EU-producenterne havde ikke andet valg end at sænke deres priser, hvis de ønskede at forblive på markedet.

(134) Det kan desuden ikke udelukkes, at de faldende pristendenser i AM-segmentet har indvirket på OEM-priserne. En sammenligning af de gennemsnitlige AM- og OEM-priser viste nemlig, at OEM-priserne i gennemsnit var højere end AM-priserne indtil 2007, men situationen ændredes i 2008 og UP. Dette viser, at pristrykket i OEM-segmentet har været langt mere udtalt i de senere år.

(135) Det konkluderes derfor foreløbigt, at importen fra Kina har forvoldt EU-erhvervsgrenen skade både i AM- og OEM-segmentet. Disse aspekter vil under alle omstændigheder blive undersøgt yderligere.

3. **Virkningerne af andre faktorer**

3.1. *Virkningen af import med oprindelse i andre tredjelande end Kina*

3.1.1. Virkningen af importen fra Tyrkiet

(136) Tyrkiet er, jf. betragtning 99 ff., den næststørste importør efter Kina. I løbet af den betragtede periode var markedsandelen for importen fra Tyrkiet på ca. 7 % af EU-markedet. Tabellen nedenfor indeholder en sammenligning af priserne på importen af varer fra alle tredjelande og EU-producenternes priser.

I euro/enhed	2006	2007	2008	UP
Tyrkiet	40,8	42,6	52,4	40,7
EU-producenter i stikprøven	49,7	49,7	48	46,5
Kina	34,7	33,5	31,4	31,9
Difference Tyrkiet/ EU-producenter	8,9	7,1	4,4	5,8
Difference Kina/ EU-producenter	15	16,2	16,6	14,6

(137) I løbet af den betragtede periode var de tyrkiske priser konstant lavere end priserne hos EU-producenterne i stikprøven, med undtagelse af 2008. I UP var prisforskellen mellem de tyrkiske producenter og EU-producenterne på 5,7 EUR (+/– 12,3 % af EU-priserne), mens den tilsvarende prisforskel for Kina beløb sig til 14,5 EUR (+/– 31 %). På denne baggrund kan det med rimelighed foreløbigt konkluderes, at de lave priser på import fra Tyrkiet i UP havde en vis negativ indvirkning på EU-erhvervsgrenens situation, men ikke i et omfang, der kan bryde årsagssammenhængen mellem dumping-importen fra Kina og EU-erhvervsgrenens skade.

3.1.2. Virkningen af import fra andre tredjelande end Tyrkiet

(138) Hvad angår importen fra andre lande end Kina og Tyrkiet, faldt den samlede markedsandel fra 9 % i 2006 til 8,3 % i UP (jf. betragtning 99). Priserne på denne import lå tæt på EU-producenternes priser i samme periode. Det konkluderes derfor, at importen fra andre tredjelande end Kina og Tyrkiet ikke bidrog til den skade, der forvoldtes EU-erhvervsgrenen.

3.2. *Virkningen af den økonomiske krise*

(139) Visse parter påstod, at importen fra Kina blev absorberet af en stigning i EU-forbruget i 2007, og at faldet i forbruget i 2008 faldt sammen med den økonomiske krise og den samtidige nedgang i salget i bilindustrien. Ifølge denne påstand var disse faktorer hovedårsagen til EU-erhvervsgrenens ringe resultater.

(140) Den økonomiske krise indvirkede negativt på EU-erhvervsgrenens situation med deraf følgende nedgang i forbruget og lavere priser. Mellem 2008 og UP faldt forbruget med 14,5 %.

(141) Producenterne af aluminiumshjul samarbejder med bilindustrien, som blev alvorligt påvirket af krisen. Tabellen nedenfor viser udviklingen i produktionen af biler i Europa i løbet af den betragtede periode. Biler udstyres ganske rigtigt med enten aluminiumshjul eller stålhjul, men det er vanskeligt at fastslå de respektive andele. Intet tyder dog på, at denne andel skulle have ændret sig markant i løbet af den betragtede periode. Det kan derfor ikke udelukkes, at faldet i produktionen af biler, som var drastisk fra ultimo 2008 frem til UP, skulle have haft en indvirkning på salgsmængderne hos producenterne af aluminiumshjul. Tabellen nedenfor viser, at faldet i produktionsmængden lå langt over 15 % mellem 2008 og UP.

I EU27	2006	2007	2008	UP
Produktion i Europa (i 1 000 enheder)	16 198	17 103	15 947	13 443

(142) Analysen af EU-erhvervsgrenens økonomiske indikatorer viser, at den nedadgående tendens startede længe før den økonomiske krise og tidsmæssigt faldt sammen med den kinesiske imports indtrængen på markedet. Rentabilitetstallene viser eksempelvis, at den nedadgående tendens begyndte mellem 2006 og 2007 (fald på 2,5 procentpoint), fortsatte mellem 2007 og 2008 (endnu et fald på 2,2 procentpoint) og faldt markant med 6,9 procentpoint mellem 2008 og UP.

(143) Til trods for en nedgang i forbruget steg den kinesiske import fortsat og udgjorde 12,4 % i UP. Mængden og markedsandelen steg konstant, og priserne underbød løbende EU-erhvervsgrenens priser. Det kunne dog med rimelighed formodes, at krisen ville påvirke alle erhvervsdrivende på markedet på samme vis. Importen fra Kina steg og til priser, der i betydelig grad underbød EU-priserne i den foreliggende sag, jf. ovenfor. Det er derfor ikke urimeligt at konkludere, at havde det ikke været for den økonomiske krise, ville mængden af importerede varer fra Kina og markedsandelen herfor være steget endnu mere.

(144) På denne baggrund kan det med rimelighed formodes, at den økonomiske krise, selv om den bidrog til EU-erhvervsgrenens skade, tilsyneladende ikke i sig selv er en faktor, der kan bryde årsagssammenhængen mellem dumpingimporten og den væsentlige skade. Mængden af importerede varer fra Kina ville derimod normalt været faldet i takt med nedgangen i forbruget ligesom importen fra andre tredjelande og navnlig EU-erhvervsgrenens salg (der, som tidligere nævnt, faldt uforholdsmæssigt i forhold til stigningen i importen fra Kina).

3.3. *Følgevirkninger af ændringer i EU-erhvervsgrenens eksportresultater*

(145) EU-erhvervsgrenens eksportaktivitet var lav i løbet af den betragtede periode (under 2 % af det samlede salg for EU-producenterne i stikprøven). Eksporten kunne derfor ikke have en negativ indvirkning på EU-erhvervsgrenens dårlige situation og kan således ikke bryde årsagssammenhængen.

3.4. *Konkurrence mellem EU-producenter og koncentration på EU-markedet*

(146) Antallet af producenter af aluminiumshjul (ca. 30), der opererer på EU-markedet tyder på, at EU-markedet er meget konkurrencedygtigt, selv om det også kendetegnes ved stor industriel koncentration, hvor de 3 største virksomheder tegner sig for 60 % af den samlede produktion, 2 andre ca. 8 % og endnu 4 andre ca. 4 %. De foreliggende data om produktionsmængder viser, at de øvrige producenter er små eller mellemstore virksomheder.

(147) Det skal bemærkes, at et antal mindre producenter stoppede deres produktion før 2008, i 2008 og i UP. Dette antyder, at konkurrencen mellem EU-producenter — og den tilsyneladende igangværende koncentrationsproces — har bidraget til den skade, der forvoldtes EU-erhvervsgrenen. Undersøgelsens data viser dog, at ikke kun de små producenter er berørt. Små og store producenter påvirkes i lige høj grad af de aktuelle udviklinger. Det kan derfor ikke udelukkes, at konkurrencen mellem EU-producenterne i høj grad har bidraget til den væsentlige skade, der er påført EU-erhvervsgrenen.

3.5. *Forbrugernes præferencer vedrørende stål- og aluminiumshjul*

(148) Det blev påstået, at den faldende efterspørgsel efter aluminiumshjul kunne skyldes en ændring i forbrugernes præferencer i retning af de billigere stålhjul som følge af den økonomiske krise. Der blev dog ikke fremlagt dokumentation som støtte for denne påstand. Da der på dette tidspunkt ikke foreligger dokumentation til støtte for påstanden, kan denne udvikling ikke bekræftes.

3.6. *Varemix*

(149) Visse parter påstod, at stigningen i importen fra Kina skyldtes en stigende efterspørgsel efter særlige højteknologiske hjultyper, som produceres i Kina (dvs. støbte eller flydeformede hjul), som angiveligt ikke produceres (i væsentlige mængder) i EU. Importen fra Kina kunne derfor ikke have forårsaget EU-erhvervsgrenen skade. Undersøgelsen fastslog dog, at denne import kun udgjorde en brøkdel af den samlede import fra Kina. Påstanden måtte derfor afvises.

4. **Konklusion om årsagssammenhæng**

(150) Der mindes om, at der i denne undersøgelse er konstateret en voldsom nedgang i produktion og salg, tab af markedsandele og et voldsomt prisfald, som førte til tab i EU-erhvervsgrenen. Importmængderne fra Kina, som i høj grad underbød EU-erhvervsgrenens priser, og markedsandelen for importen steg samtidig.

(151) Kommissionen har desuden analyseret alle andre faktorer, der kunne have bidraget til den væsentlige skade, der forvoldtes EU-erhvervsgrenen. Det blev i den forbindelse konstateret, at den økonomiske krise, importen fra Tyrkiet og konkurrencen mellem EU-producenterne, som medførte en koncentrationsproces, kan have haft en vis indvirkning på den skadevoldende situation. Det konkluderes imidlertid foreløbigt, at deres indvirkning ikke er af et omfang, der kan bryde årsagssammenhængen mellem dumpingimporten og den konstaterede skade, jf. ovenfor.

(152) På grundlag af ovenstående analyse af virkningerne af alle kendte faktorer for EU-erhvervsgrenens situation konkluderes det derfor foreløbigt, at der er en årsagssammenhæng mellem dumpingimporten fra Kina og den væsentlige skade, der er påført EU-erhvervsgrenen.

F. **EU'S INTERESSER**

1. **EU-erhvervsgrenens interesser**

(153) Der var i denne procedure en høj grad af samarbejde og støtte fra EU-producenterne (over 70 %). Dette antyder, at indførelsen af foranstaltninger tydeligvis er i EU-producenternes interesse.

(154) Undersøgelsen viste, at EU-erhvervsgrenen påførtes væsentlig skade på grund af virkningerne af dumpingimporten, som underbød erhvervsgrenens priser, jf. betragtning 93 ff. ovenfor.

(155) Det kan forventes, at EU-erhvervsgrenen vil få fordel af foranstaltningerne, som med sandsynlighed vil hindre fornyet dumpingimport til lave priser.

(156) Hvis der ikke indføres foranstaltninger, kan det forventes, at stigningen i importen af aluminiumshjul til lave priser navnlig i AM-segmentet, vil fortsætte eller øges. Det kan desuden ikke udelukkes, at det stigende pristryk på og importens indtrængen i AM-segmentet i hvert fald vil få en indirekte virkning for situationen i OEM-segmentet. Det blev i den forbindelse konstateret, at visse producenter i det pågældende land flytter eller er flyttet til den mellemste og dyrere del af AM-segmentet og derfra videre til OEM-segmentet — med meget lave priser. Denne udvikling kan forventes at fortsætte og vil sandsynligvis også bringe den store gruppe af EU-producenter, der er aktive i OEM-segmentet, i vanskeligheder. Da disse producenters økonomiske situation og rentabilitet ikke er solid nok til at modstå yderligere pristryk fra dumpingimporten, som i høj grad underbød deres priser, kan dette sandsynligvis føre til en gradvis lukning af en stor gruppe EU-producenter, hvis ikke samtlige EU-producenter.

2. **Importørernes interesser**

(157) I stikprøveundersøgelsen (jf. betragtning 13 ovenfor) blev fem ikke-forretningsmæssigt forbundne importører og to importerende brugere udtaget på grundlag af deres importmængder.

(158) Samarbejdsviljen hos de ikke-forretningsmæssigt forbundne importører udgør generelt mindre end 10 % af den samlede mængde af varer importeret fra Kina.

(159) Undersøgelsen viste, at de fleste importører er forhandlere, der er specialiserede i tilbehør til biler. Heriblandt kan der skelnes mellem to kategorier. Den ene gruppe består hovedsagelig af virksomheder, der importerer og videresælger aluminiumshjul med deres eget mærke og har udliciteret produktionen heraf til Kina. De er dog ikke forretningsmæssigt forbundet med de kinesiske eksportører. Denne kategori af importører har almindeligvis ikke ubetydelige »merværdiskabende« aktiviteter i EU (dvs. design, forskning og udvikling) og sommetider endda deres egen distributionskanal med et tilsvarende antal ansatte. Den anden kategori består af importører/distributører, som er forhandlere med fokus på mængder og ikke mærker. Disse importører har generelt lavere omkostningsstrukturer og færre merværdiskabende aktiviteter i EU.

(160) Samarbejdsgraden blandt de ikke-forretningsmæssigt forbundne importører viser, at indførelsen af foranstaltninger ikke vil få en væsentlig indvirkning på deres aktivitet. For de samarbejdsvillige importører/distributører blev det da også konstateret, at videresalget af aluminiumshjul fra Kina udgør mellem 1 % og 6 % af deres samlede omsætning. Situationen er mere kompleks for de virksomheder, der udliciterer produktionen, da videresalg af aluminiumshjul fra Kina kan udgøre næsten hele grundlaget for deres aktivitet. Eventuelle foranstaltninger vil afgjort få betydning for deres aktivitet — selv om det er vanskeligt at anslå den nøjagtige indvirkning på nuværende tidspunkt. Dette tages op til yderligere behandling.

3. **Brugernes interesser**

3.1. *Generelt*

(161) Der blev sendt spørgeskemaer til ca. 20 kendte brugere. 13 bilfabrikanter samarbejdede i forbindelse med undersøgelsen. To sammenslutninger, der repræsenterer brugere og importører af aluminiumshjul i OEM- og AM-segmentet samarbejdede også.

(162) De samarbejdsvillige brugeres import udgør 19 % af den samlede import fra Kina baseret på data fra Eurostat. På grundlag af oplysningerne fra Eurostat er det ikke muligt at foretage en præcis opdeling af, om importsalget foregik i OEM- eller AM-segmentet. Der kunne imidlertid, jf. betragtning 133 ovenfor, fortages en sondring mellem OEM- og AM-segmentet, som viste, at OEM-segmentet udgør mellem 20 og 30 % af den samlede import fra Kina. Det kan derfor med rimelighed antages, at graden af samarbejdsvilje i OEM-segmentet var meget høj.

(163) Bilfabrikanterne anvender tilsyneladende kun importen fra Kina i begrænset omfang. Betragtes de individuelt, anvender de samarbejdsvillige bilfabrikanter forskellige forretningsmodeller. Nogle importerer slet ikke fra Kina, andre importerer mindre end 5 %, mens andre importerer helt op til 30 % af deres behov.

(164) Både de importerende og ikke-importerende brugere modsætter sig foranstaltningerne. De påstår navnlig, at bilfabrikanterne har en interesse i at opretholde forskellige forsyningskilder og har fordel af konkurrence på markedet for hjul. Foranstaltningerne kunne gøre dem for afhængige af et begrænset antal EU-producenter. Denne påstand i sig selv er ikke afgørende, da der importeres store mængder fra andre tredjelande.

3.2. *Foranstaltningernes omkostninger*

(165) Aluminiumshjul udgør ca. 1 % af omkostningerne til en bil. En foranstaltning på 20 % på importen af aluminiumshjul vil dermed føre til en omkostningsstigning på 0,2 %. For bilfabrikanter, der højst importerer 5 % af deres aluminiumshjul fra Kina, vil den samlede omkostningsstigning i den samlede bilproduktion altså være på 5 % af 0,2 %, dvs. 0,01 %. Selv for de bilfabrikanter, der importer op til 30 % af deres aluminiumshjul fra Kina, vil den samlede omkostningsstigning være på 30 % af 0,2 %, dvs. 0,06 %. Foranstaltningerne vil således få en meget begrænset indvirkning på omkostningerne. Det er desuden tilsyneladende ikke ualmindeligt forekommende, at aluminiumshjul, der importeres af bilfabrikanter til en bestemt pris (f.eks. 50 euro) sælges til den endelige forbruger til tre eller fire gange prisen (altså 200 euro).

3.3. *Omkostninger ved at skifte leverandør*

(166) Aluminiumshjul til OEM-segmentet udvikles, jf. ovenfor, sædvanligvis 2 år før lanceringen af en ny bilmodel. Det kræver altså planlægning og tid at skifte leverandør (mindst 6 måneder), hvilket kan medføre supplerende omkostninger til værktøj. Undersøgelsen har dog vist, at de fleste bilfabrikanter diversificerer deres forsyningskilder, dvs. at de deler produktionen af et specifikt aluminiumshjul med 2 (eller flere) producenter. Denne dobbelte anvendelse findes også i forbindelse med modeller, der købes fra Kina, med henblik på at garantere forsyningssikkerhed. Risikoen for at skulle skifte leverandør er derfor tilsyneladende allerede taget i betragtning i forbindelse med beslutningen om at importere fra Kina. De kontrakter, der blev indhentet i forbindelse med undersøgelsen, viser desuden, at bilfabrikanter generelt kan ophæve en kontrakt når som helst og uden sanktioner.

3.4. *Supplerende påstande fra parterne*

(167) Visse parter påstod, at indførelsen af foranstaltninger vedrørende aluminiumshjul med oprindelse i Kina ville være en fordel for de sydkoreanske bilfabrikanter ud over den told på 0 %, der træder i kraft med den kommende frihandelsaftale. Sydkoreanske bilfabrikanter ville ifølge denne påstand få adgang til kinesiske aluminiumshjul til lave priser og endda kunne kræve toldgodtgørelse for biler, der eksporteres til EU (told betalt på importen af visse dele til biler kan godtgøres efter eksport af bilen). Antidumpingforanstaltninger vedrørende aluminiumshjul fra Kina ville sætte europæiske bilfabrikanter i en konkurrencemæssig dårlig position over for biler fra Sydkorea, der importeres med en toldsats på 0 %.

(168) Det skal i den forbindelse bemærkes, at markedsandelen for biler fra Sydkorea på nuværende tidspunkt kun udgør 3 % af bilmarkedet i EU. Det er vanskeligt at forudsige udviklingen i importen af biler fra Korea, men i betragtning af foranstaltningernes meget begrænsede direkte indvirkninger på europæiske bilfabrikanters omkostninger, kan det på nuværende tidspunkt ikke konkluderes, at indførelsen af antidumpingtold på aluminiumshjul fra Kina vil få en væsentlig betydning i den henseende.

4. **Forbrugernes interesser**

(169) Der blev ikke fremsat påstande vedrørende foranstaltningernes virkninger for de endelige forbrugere. I forbindelse med undersøgelsen blev der kun konstateret begrænsede indvirkninger på bilfabrikanternes omkostninger og prisfastsættelsesstrategier, hvilket sammen med det foregående antyder, at foranstaltningerne sandsynligvis ikke får særlige virkninger for forbrugerpriserne.

5. **Leverandørernes interesser**

(170) Fem leverandører af råmaterialer/udstyr til producenter af aluminiumshjul i EU besvarede leverandørspørgeskemaet. De leverer aluminium/ingots af primærstøbejern, maling/primer eller lavtryksmaskiner. Hvad angår leverandører af ingots, udgør salget til EU-erhvervsgrenen kun en brøkdel af deres aktivitet (under 6 % af deres samlede omsætning), hvilket viser deres relativt beskedne interesse i indførelsen af antidumpingforanstaltninger på importen af aluminiumshjul fra Kina. For andre leverandører (af maskiner eller male- eller lavtryksmaskiner) varierer deres salg til EU-erhvervsgrenen mellem 30 % og 50 % af deres samlede omsætning. Da disse virksomheder er små og mellemstore virksomheder, er EU-erhvervsgrenens overlevelse afgørende for deres aktiviteter.

6. **Konklusion vedrørende EU's interesser**

(171) I lyset af ovenstående blev det på baggrund af de tilgængelige oplysninger om EU's interesser foreløbigt konkluderet, at der overordnet set ikke er tvingende grunde til ikke at indføre midlertidige foranstaltninger over for importen af aluminiumshjul med oprindelse i Kina.

G. **MIDLERTIDIGE FORANSTALTNINGER**

1. **Skadestærskel**

(172) I betragtning af konklusionerne om dumping, deraf følgende skade, årsagssammenhæng og EU's interesse bør der indføres midlertidige foranstaltninger for at hindre, at dumpingimporten fra Kina forårsager yderligere skade for EU-erhvervsgrenen.

(173) Ved fastsættelsen af toldsatsen blev der taget hensyn til de fastlagte dumpingmargener og den told, der kræves for at bringe den skadevoldende situation, som EU-erhvervsgrenen har befundet sig i, til ophør.

(174) Markedet for aluminiumshjul er, jf. betragtning 20, kendetegnet ved to relativt opdelte markedssegmenter. Undersøgelsen konkluderede desuden, at EU-producenternes salg var koncentreret om OEM-segmentet, hvor det udgjorde 85 % af hele EU-erhvervsgrenens salg.

(175) Det blev derfor fundet passende i forbindelse med indførelsen af midlertidige foranstaltninger at fastsætte en skadesmargen, der tager højde for denne specifikke markedssituation.

(176) I OEM-segmentet afgiver købere af aluminiumshjul (som er bilfabrikanter) typisk deres ordrer som følge af en udbudsprocedure. Den samme hjulmodel, der er bestemt til at blive monteret på den samme bilmodel, kan således i en lang række tilfælde bestilles fra flere leverandører, ofte fra en leverandør fra Kina og EU samtidig. Det blev foreløbigt konkluderet, at denne udbudsprocedure gav mulighed for et nøjagtigt og pålideligt billede af den gennemsnitlige priskonkurrence i UP mellem de kinesiske og europæiske leverandører, som konkurrerer om det samme udbud.

(177) Det blev derfor fundet passende af beregne underbudsmargenen ud fra de priser, EU-producenterne og de kinesiske eksportører anførte i deres oplysninger i forbindelse med sådanne udbud.

(178) Ved beregningen af den told, som er nødvendig for at afhjælpe virkningerne af skadevoldende dumping, blev det fastslået, at enhver foranstaltning bør give EU-erhvervsgrenen mulighed for at dække produktionsomkostningerne og samlet opnå en rimelig fortjeneste. Hvad angår produktionsomkostningerne, blev der foretaget justeringer for det faktiske tab, som EU-erhvervsgrenen havde lidt i UP (– 5,4 %). Det blev desuden konstateret, at en rimelig fortjeneste før skat på salget af samme vare i EU, som det med rimelighed kan forventes for en erhvervsgren af denne type i sektoren under normale konkurrencevilkår, dvs. en situation uden dumpingimport, skulle vurderes på grundlag af fortjenesten i 2006, som udgjorde +3,2 %. I 2006 var importmængden fra Kina stadig forholdsvis lav. På dette grundlag blev der beregnet en ikke-skadevoldende pris for EU-erhvervsgrenen på samme vare.

(179) På dette grundlag er underbudsmargenen 20,6 %.

(180) Dette resultat bekræftedes desuden ved en supplerende beregning baseret på en sammenligning af en række udbudskontrakter fra en række bilfabrikanter i løbet af undersøgelsen. I tilfælde, hvor bilfabrikanterne afgav ordre på den samme aluminiumshjulmodel til både en kinesiske producent og en EU-producent, var den konstaterede underbudsmargen, i betragtning af de i betragtning 93 ff. omhandlede justeringer, på samme niveau som den underbudsmargen, der blev fastlagt i foregående betragtning.

(181) Det skal bemærkes, at denne underbudsmargen er lavere end dumpingmargenerne i betragtning 76 ff. ovenfor og derfor skal lægges til grund for fastlæggelsen af toldens niveau i henhold til reglen om den lavest mulige told.

(182) På grundlag af den metode, der i denne undersøgelse er anvendt til at fastslå skadestærsklen, betragtes det som praktisk umuligt at fastlægge en individuel antidumpingtold i overensstemmelse med grundforordningens artikel 9, stk. 5, andet punktum. Dette skyldes navnlig, at der ikke foreligger pålidelige data, der kan lægges til grund for en virksomhedsspecifik analyse. Det konkluderes således foreløbigt, at der indføres en landsdækkende antidumpingtold på al import fra Kina på samme niveau som underbudsmargenen, nemlig 20,6 %.

2. **Midlertidige foranstaltninger**

(183) På baggrund af ovenstående bør der i overensstemmelse med grundforordningens artikel 7, stk. 2, indføres en midlertidig antidumpingtold på importen fra Kina. I det foreliggende tilfælde bør toldsatsen derfor fastsættes på samme niveau som den konstaterede skadesmargen.

(184) Der foreslås derfor en antidumpingtold på 20,6 %.

H. **FREMLÆGGELSE AF UNDERSØGELSESRESULTATERNE**

(185) Ovennævnte foreløbige resultater vil blive fremlagt for alle interesserede parter, og disse vil blive opfordret til at tilkendegive deres synspunkter skriftligt og til at anmode om at blive hørt mundtligt. Deres bemærkninger vil blive analyseret og taget i betragtning, når der er grundlag for dette, før der træffes endelig afgørelse. Desuden bør det fremføres, at de konklusioner, der ligger til grund for indførelse af antidumpingtold i denne forordning, er foreløbige og kan tages op til fornyet overvejelse med henblik på indførelse af en endelig foranstaltning —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

1. Der indføres hermed en midlertidig antidumpingtold på importen af aluminiumshjul til motorkøretøjer henhørende under KN-kode 8701 — 8705 med eller uden tilbehør og med eller uden dæk, som i øjeblikket tariferes under KN-kode ex 8708 70 10 og ex 8708 70 50 (Taric-kode 8708 70 10 10 og 8708 70 50 10) og med oprindelse i Folkerepublikken Kina.

2. Den midlertidige antidumpingtold fastsættes til 20,6 % af nettoprisen, frit Den Europæiske Unions grænse, ufortoldet, for de i stk. 1 omhandlede varer.

3. Den i stk. 1 omhandlede vares overgang til fri omsætning i Den Europæiske Union er betinget af, at der stilles sikkerhed svarende til den midlertidige told.

4. Gældende bestemmelser vedrørende told finder anvendelse, medmindre andet er fastsat.

Artikel 2

Interesserede parter kan anmode om fremlæggelse af de vigtigste kendsgerninger og betragtninger, på grundlag af hvilke denne forordning blev vedtaget, fremføre deres synspunkter skriftligt og anmode om at blive hørt mundtligt af Kommissionen inden for en frist på en måned fra datoen for denne forordnings ikrafttræden, jf. dog artikel 20 i Rådets forordning (EF) nr. 1225/2009.

De berørte parter kan inden for en frist på en måned fra datoen for nærværende forordnings ikrafttræden fremsætte bemærkninger til dens anvendelse, jf. artikel 21, stk. 4, i forordning (EF) nr. 1225/2009.

Artikel 3

Denne forordning træder i kraft dagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Artikel 1 i denne forordning anvendes i en periode på seks måneder.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 10. maj 2010.

På Kommissionens vegne
José Manuel BARROSO
Formand