KOMISJONI MÄÄRUS (EL) nr 404/2010,

10. mai 2010,

millega kehtestatakse ajutine dumpinguvastane tollimaks teatavate Hiina Rahvavabariigist pärit alumiiniumrataste impordi suhtes

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse nõukogu 30. novembri 2009. aasta määrust (EÜ) nr 1225/2009 kaitse kohta dumpinguhinnaga impordi eest riikidest, mis ei ole Euroopa Ühenduse liikmed [1] (edaspidi „algmäärus"), eriti selle artiklit 7,

olles konsulteerinud nõuandekomiteega

ning arvestades järgmist:

A. MENETLUS

1. Algatamine

(1) Komisjon avaldas 13. augustil 2009 *Euroopa Liidu Teatajas* teate [2] dumpinguvastase menetluse algatamisest teatavate Hiina Rahvavabariigist (edaspidi „asjaomane riik" või „Hiina RV") pärit alumiiniumrataste importimise suhtes Euroopa Liitu.

(2) Menetlus algatati kaebuse alusel, mille esitas 30. juunil 2009 Euroopa rattatootjate liit (*Association of European Wheel Manufacturers* – EUWA, edaspidi „kaebuse esitaja") tootjate nimel, kelle toodang moodustab olulise osa, käesoleval juhul üle 50 % ELi teatavate alumiiniumrataste kogutoodangust. Kaebus sisaldas tõendeid nimetatud toote müügi kohta dumpinguhindadega ja sellest tuleneva olulise kahju kohta, mida peeti menetluse algatamiseks piisavaks.

2. Menetlusega seotud isikud

(3) Komisjon teatas menetluse algatamisest ametlikult kaebuse esitajale, kaebuses nimetatud ELi tootjatele, teistele teadaolevatele ELi tootjatele, Hiina RV eksportivatele tootjatele, asjaga teadaolevalt seotud importijatele, edasimüüjatele, kasutajatele, tarnijatele ja ühendustele ning Hiina RV esindajatele. Huvitatud isikutele anti võimalus esitada kirjalikult oma seisukohad ja taotleda ärakuulamist algatamisteates sätestatud tähtaja jooksul.

(4) Ära kuulati kõik huvitatud isikud, kes seda taotlesid ja tõendasid, et nende ärakuulamiseks on konkreetsed põhjused.

(5) Pidades silmas Hiina eksportivate tootjate, importijate ja ELi tootjate suurt arvu, nähti algatamisteates ette väljavõttelise uuringu kohaldamise võimalus dumpingu ja kahju kindlaksmääramiseks vastavalt algmääruse artiklile 17. Selleks, et komisjon saaks otsustada, kas väljavõtteline uuring on vajalik, ja kui on, siis koostada valim, paluti kõigil eksportivatel tootjatel, importijatel ja ELi tootjatel endast komisjonile teatada ning esitada algatamisteates nõutud informatsioon.

(6) Hiina Rahvavabariigis teavitas endast ja esitas nõutava teabe kindlaksmääratud tähtpäevaks kokku 36 äriühingut või seotud äriühingute rühma (edaspidi „kontsernid"). Need 36 äriühingut või kontserni tootsid ja/või eksportisid vaatlusalust toodet Euroopa Liidu turule uurimisperioodi jooksul ning avaldasid soovi valimis osaleda. Neid käsitati koostööd tegevate äriühingutena ning kaaluti nende lisamist valimisse. Koostöö tase Hiina RVga, s.t koostööd teinud Hiina äriühingute poolt ELi eksporditavate kaupade osakaal võrreldes kogu Hiinast pärineva ekspordiga ELi, oli üle 90 %.

(7) Pärast algmääruse artikli 17 lõike 2 kohast konsulteerimist asjaomaste isikutega koostas komisjon algmääruse artikli 17 kohaselt valimi, lähtudes suurimast tüüpilisest ekspordimahust, mida saaks kasutadaoleva aja jooksul mõistlikult uurida, ning võttes arvesse ka koostööd tegevate äriühingute või kontsernide geograafilist asukohta. Valim koosneb neljast kontsernist ja esindab 47 % 36 koostööd teinud äriühingu või kontserni ekspordist ELi ning 43 % kogu Hiina RV ekspordist ELi. Hiina RV ametiasutused ja Hiina kaubanduskoda nõustusid komisjoni tehtud valimiga, kuid nõudsid veel vähemalt kahe täiendava äriühingu (kontserni) lisamist valimisse. Arvestades asjaolu, et esialgses valimis oli 20 äriühingut, mis kuuluvad 4 kontserni, otsustati siiski, et valimisse ei lisata enam äriühinguid või kontserne, kuna vastasel juhul ei oleks võimalik uurimist ettenähtud tähtaja jooksul lõpule viia.

(8) Viis Hiina RV eksportivat tootjat, keda ei võetud valimisse, nõudsid individuaalset kontrollimist ning andsid kehtestatud tähtaja jooksul olulist teavet algmääruse artikli 9 lõike 6 ja artikli 17 lõike 3 kohaldamiseks. Ent arvestades valimi suurust, kuhu kuulus 4 kontserni mitmete äriühingutega, järeldas komisjon vastavalt algmääruse artikli 17 lõikele 3, et valimisse mitte kaasatud Hiina RV eksportivate tootjate individuaalset kontrolli ei saa teha, sest see oleks põhjendamatult koormav ning takistaks kontrollimise lõpuleviimist mõistliku tähtaja jooksul.

[1] ELT L 343, 22.12.2009, lk 51.
[2] ELT C 190, 13.8.2009, lk 22.

(9) Selleks, et võimaldada Hiina RV eksportivatel tootjatel soovi korral taotleda turumajanduslikku kohtlemist või individuaalset kontrollimist vastavalt algmääruse artikli 17 lõikele 3, saatis komisjon sellise nõude esitanud Hiina eksportivatele tootjatele ja Hiina ametiasutustele taotluse vormid.

(10) Algatamisteade saadeti umbes 40 ELi alumiiniumrataste tootjale. Laekus 17 vastust. Valimisse võeti 5 kontserni, kuna leiti, et nad esindavad kogu ELi toodangut müügimahu ja toodangu poolest ELis (üle 75 %), geograafilise asukoha poolest ja tegevuse poolest, s.t algseadmete valmistajad ja nn müük järelturul (vt täpsemalt põhjendus 19 jj). Kuigi enamus valimisse kaasatud ELi tootjate müügist oli suunatud algseadmete valmistajatele, müüsid kaks valimis olevat tootjat ka järelturule. Valimisse võeti ka äriühinguid, kes kaebuse esitamisel ei osalenud.

(11) Uurimise käigus esitasid osapooled edasisi väiteid seoses väidetavate erinevustega algseadmete valmistajate ning järelturu vahel. Selleks, et saada asjakohasemat teavet, otsustati valimisse lisada üks (peamisi) tootjaid, kes tegutseb järelturul.

(12) Kaebuse esitajad nõudsid, et nende nimed oleksid konfidentsiaalsed, kuna kartsid survestamist klientide või konkurentide poolt. Komisjon oli arvamusel, et survestamine on tõepoolest võimalik ning nõustus nimede mitteavaldamisega. Pärast uurimise algatamist nõustusid kõik äriühingud oma nimede avaldamisega koostöö tegijatena, kuid siiski mitte kaebuse esitajatena.

(13) Algatamisteade saadeti umbes 80 alumiiniumrataste importijale ja importijale/kasutajale. Saadi 40 vastust äriühingutelt, kes esindavad umbes ühte kolmandikku kogu Hiina impordist. Neist 12 vastust olid importijatelt ning ülejäänud importivatelt kasutajatelt. Valimisse võeti 7 äriühingut (5 importijat ja 2 importivat kasutajat).

(14) Komisjon saatis küsimustikud kuuele valimisse võetud ELi tootjale, Hiina RVst valitud eksportivatele tootjatele ning neile, kes nõudsid individuaalset kohtlemist ja seitsmele valimisse võetud importijale. Lisaks saadeti küsimustikud ka kasutajatele ja teistele koostööd tegevatele tootjatele.

(15) Küsimustiku vastused saadi neljalt valimisse võetud Hiina eksportivalt tootjalt ja viielt Hiina eksportivalt tootjalt, kes nõudsid algmääruse artikli 17 lõike 3 kohast individuaalset kohtlemist. Küsimustiku vastused saadi ka kuuelt valimisse võetud ELi tootjalt, kolmelt eksportiva tootjaga mitteseotud importijalt, veel üheksalt ELi tootjalt ja 13 kasutajalt. Oma seisukohad esitasid ka Hiina kaubanduskoda ja kaks kasutajate ühendust.

(16) Komisjon kogus ja kontrollis kõiki andmeid, mida ta dumpingu esialgse kindlakstegemise, tekitatud kahju ja ELi huvide seisukohast vajalikuks pidas ning korraldas kontrollkäigu järgmiste äriühingute valdustes:

a) ELi tootjad:

— Borbeti kontsern:

Borbet Solingen GmbH – Saksamaa

— Heyes Lemmerzi kontsern:

Heyes Lemmerz Alukola, s.r.o. – Tšehhi Vabariik

Heyes Lemmerz Italy Holding s.r.l. – Itaalia

— Ronali kontsern:

Ronal AG – Šveits

Ronal Polska Sp. z o.o. – Poola

— Speedline s.r.l. – Itaalia

— Mapsa S. Coop. L. – Hispaania

— AEZ – Saksamaa

— Française de Roues S.A.S.V. – Prantsusmaa

b) Hiina RV eksportivad tootjad ja nende sidusettevõtted:

— 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) ELi sidusettevõtted:

— OZ Deutschland, Biberbach (Saksamaa)

— OZ SpA, Bassano del Grappa (Itaalia)

d) Sidusettevõtted Singapuris:

— OZ Asia

— YHI Manufacturing

e) Kasutajad:

— Renault – Prantsusmaa

— BMW – Saksamaa

(17) Arvestades vajadust määrata kindlaks normaalväärtus neile eksportivatele tootjatele, kellele turumajanduslikku kohtlemist võib-olla ei võimaldata, teostati kontroll normaalväärtuse kindlaksmääramiseks Türgi kui võrdlusriigi andmete põhjal järgmiste äriühingute valdustes:

f) Türgi tootjad:

— CMS Jant ve Makina Sanayi A.Ş.

— Hayes Lemmerz İnci Aluminyum

3. **Uurimisperiood**

(18) Dumpingut ja kahju tekitamist käsitlev uurimine hõlmas ajavahemikku 1. juulist 2008 kuni 30. juunini 2009 (edaspidi „uurimisperiood"). Kahju hindamiseks vajalike suundumuste uurimine hõlmas ajavahemikku 1. jaanuarist 2006 kuni uurimisperioodi lõpuni (edaspidi „vaatlusalune periood").

B. **VAATLUSALUNE TOODE JA SAMASUGUNE TOODE**

1. **Vaatlusalune toode**

(19) Vaatlusalune toode on CN-rubriikide 8701–8705 alla kuuluvate mootorsõidukite alumiiniumrattad (tarvikutega või mitte, varustatud rehvidega või mitte) – edaspidi „vaatlusalune toode", mis praegu kuulub CN-koodide ex 8708 70 10 ja ex 8708 70 50 alla) ning mis on pärit Hiina Rahvavabariigist.

(20) Vaatlusalust toodet müüakse ELis kahe turustuskanali kaudu: algseadmete valmistaja turusektoris ja nn järelturu sektoris. Algseadmete valmistaja sektoris korraldavad autotootjad alumiiniumrataste hankeid (see toimub umbes kaks aastat enne uue automudeli väljalaset) ning nad on kaasatud nende kaubamärki kandva uue ratta arendusprotsessi. Nii ELi tootjad kui ka Hiina eksportijad konkureerivad samadel pakkumistel. Järelturu sektoris kujundavad ja arendavad alumiiniumrattaid ning tähistavad neid kaubamärkidega alumiiniumrataste tootjad ning need müüakse hulgimüüjatele, jaemüüjatele, tuuningufirmadele, autoparandustöökodadele jne.

(21) Üks eksportija väitis, et algseadmete valmistajate sektorisse suunatud alumiiniumrattad tuleks menetluse tootevalikust välja arvata, kuna neid kasutatakse vaid uutel autodel, samas kui järelturu sektorisse suunatud alumiiniumrattad on ette nähtud algseadmete valmistajate rataste asendamiseks automudeli eluea jooksul. See väide on iseenesele vasturääkiv, kuna see kinnitab, et järelturu alumiiniumrattad on valmistatud selliselt, et need sobiksid ja toimiksid samal määral kui algseadmete valmistajate alumiiniumrattad. Tegelikkuses saab järelturu alumiiniumrattaid toota erinevate tootmisprotsessidega, kõigis läbimõõtudes ja raskustes, [1] kõigi erinevat tüüpi lõppviimistlustega jne. Erinevus algseadmete valmistajate ja järelturu alumiiniumrataste vahel seisneb ainult erinevates turustuskanalites, mis tuleneb autotööstuse osalemisest rataste arendamis- ja kujundamisprotsessis. Väidetakse ka, et algseadmete valmistajate ja järelturu hinnad on erinevad, kuna algseadmete valmistajate hinnad sõltuvad Londoni metallibörsi hinnakõikumisest. Autotootjad kasutavad nn nullbaasiga hinnavalemit. See koosneb kolmest elemendist: 1) alumiiniumi hind (muutlik, seotud Londoni metallibörsiga), 2) lisandväärtus, töötlemiskulud ning 3) fikseeritud kvaliteedipreemia. Selline hinnakujundamise meetod on kohandatud autotööstuse vajadustele, kuid kulukomponendid on nii algseadmete valmistajatel kui ka järelturul ühesugused.

(22) Seega, kuigi algseadmete valmistajate ja järelturu sektoritesse tulevad alumiiniumrattad turustatakse erinevate kanalite kaudu, on neil ühesugused füüsikalised ja tehnilised omadused ning need on samaväärsed. Seega leitakse, et neid võib käsitada ühe ja sama tootena. Lisaks, alumiiniumrattaid müüakse ja imporditakse Hiinast märkimisväärses koguses mõlema müügikanali kaudu. Nende asjaolude alusel järeldatakse esialgu, et algseadmete valmistajate alumiiniumrataste välja jätmine uurimise tootevalikust ei ole õigustatud.

(23) Üks huvitatud isik väitis, et kartautode rattad tuleks välja jätta, kuna kartautod ei kuulu CN rubriikide 8701–8705 alla. Kõnealune isik ei suutnud lõplikult tõestada, et kartautod ei võiks kuuluda nimetatud CN rubriikidesse; seetõttu lükati taotlus esialgu tagasi.

(24) Sama isik väitis, et ATVde rattad tuleks samuti tootevalikust välja jätta, kuna nende rattad on täiesti erinevad muude mootorsõidukite jaoks valmistatud ratastest. Siiski võib teatavaid ATVsid liigitada CN rubriikide 8701–8705 alla ning seetõttu kuuluvad nende rattad käesoleva uurimise tootevalikusse. Seega lükati taotlus esialgu tagasi.

2. **Samasugune toode**

(25) Vaatlusalusel tootel ning Hiina RV ja esialgu võrdlusriigiks määratud Türgi siseturul toodetavatel ja müüdavatel alumiiniumratastel ning ELi tootmisharu toodetud ja ELis müüdavatel alumiiniumratastel leiti olevat samad füüsikalised, keemilised ja tehnilised omadused ja samasugune kasutusotstarve. Seepärast käsitatakse neid esialgu samasuguste toodetena algmääruse artikli 1 lõike 4 tähenduses.

C. **DUMPING**

1. **Turumajanduslik kohtlemine**

(26) Vastavalt algmääruse artikli 2 lõike 7 punktile b määratakse Hiina RVst pärit importi käsitlevates dumpinguvastastes uurimistes normaalväärtus kindlaks vastavalt nimetatud artikli lõigetele 1–6 nende tootjate puhul, kes vastasid algmääruse artikli 2 lõike 7 punktis c sätestatud tingimustele. Selguse huvides on need tingimused esitatud kokkuvõtlikult allpool:

[1] Valatud, stantsitud, sepistatud ning liitvelgedega rattad.

— majandustegevust käsitlevad otsused tehakse lähtuvalt turusituatsioonist ja ilma riigi märkimisväärse sekkumiseta ning kulud peegeldavad turuväärtusi;

— äriühingutel on üks selge peamiste raamatupidamisdokumentide kogum, mida auditeeritakse sõltumatult kooskõlas rahvusvaheliste raamatupidamisstandarditega („IAS") ning kohaldatakse kõikidel eesmärkidel;

— varasemast mitteturumajanduslikust süsteemist ei ole üle kandunud märkimisväärseid moonutusi;

— pankroti- ja asjaõigusega tagatakse stabiilsus ja õiguskindlus ning

— kursid arvutatakse ümber turukursside alusel.

(27) Käesolevas uurimises taotlesid kõik valimisse kuuluvad eksportivad kontsernid turumajanduslikku kohtlemist vastavalt algmääruse artikli 2 lõike 7 punktile b ja täitsid turumajandusliku kohtlemise taotluse vormi ettenähtud tähtaja jooksul.

(28) Kõigi valimisse kuuluvate eksportivate kontsernide puhul nõudis komisjon kogu vajalikuks peetavat teavet ja kontrollis kõiki turumajandusliku kohtlemise taotlustes esitatud andmeid kõnealuste kontsernide valdustes.

(29) Uurimise tulemusel selgus, et ühelegi neljast kõnealusest Hiina kontsernist ei saa võimaldada turumajanduslikku kohtlemist, sest nad ei vastanud kõikidele algmääruse artikli 2 lõike 7 punktis c sätestatud kriteeriumidele järgmistel põhjustel.

Kriteerium 1

(30) Ükski valimis olevast eksportivast kontsernist ei suutnud tõestada, et ta täidab 1. kriteeriumi nõudeid, kuna riik sekkub peamist toorainet (alumiiniumi) käsitlevatesse otsustesse.

(31) Kõigi valimis olevate kontsernide puhul ilmnes, et suurem osa alumiiniumrataste tootmiseks kasutatavat alumiiniumi ostetakse Hiina siseturult pikaajaliste lepingute alusel. Hinnad põhinevad esmase alumiiniumi noteeringul Hiina hetketurul, mille lisandub töötlemismaks (ning ühe äriühingu puhul põhineb hind ka Shanghai futuuribörsi (SHFE) noteeringul). Siinkohal tuleb märkida, et hetketurgude noteeringud on paralleelsed SHFE omadega.

(32) Tuleb märkida, et Hiina riigil on peamine roll esmase alumiiniumi hinna kujundamisel ning ta sekkub mitmete vahenditega pidevalt turu tegevusse.

(33) Esiteks, esmase alumiiniumi ekspordile kohaldatakse 17 % käibemaksu (kusjuures lõpptoodete ekspordi käibemaks tagastatakse) ning 15 % ekspordimaksu.

(34) Teiseks, riik sekkub hinnakujundusmehhanismi SHFE-l, mis on kinnine börs Hiinas registreeritud äriühingutele ja Hiina kodanikele. Riigi sekkumine hinnakujundusmehhanismi SHFE-l on seotud sellega, et riik on nii esmase alumiiniumi müüja kui ka ostja riigivarude talituse ja teiste riigiorganite kaudu. Riik määrab ka igapäevased piirhinnad SHFE eeskirjade kaudu, mille on heaks kiitnud riiklik korraldusamet, Hiina väärtpaberikomitee (*China Securities Regulatory Commission* — CSRC).

(35) Teine näide riigi sekkumisest on hiljutine Hiina valitsuse vastuvõetud stimuleerivate meetmete pakett, mille eesmärk on piirata majanduskriisi mõju. 2008. aasta lõpul alustas riigivarude talitus alumiiniumi ostmist sulatuskodadelt, et aidata kaasa nende toimimisele ajal, kui ülemaailmse majanduskriisi tõttu nõudlus vähenes. Sellised riigi tagatud ostud neelasid suurema osa varudest siseturul ning viisid hinna 2009. aasta esimesel poolel üles.

(36) Seda peeti riigi sekkumise põhiteguriks äriühingute toorainega seotud otsuste langetamisel. Praegune Hiina süsteem, kus esmase alumiiniumi ja muude toorainete ekspordil kohaldatakse kõrgeid ekspordi tollimakse ja käibemaksu ei tagastata, koos ekspordimaksude puudumise ja käibemaksu tagastusega tootmisahela järgmise etapi toodete puhul ning riikliku sekkumisega hinna kujundamisel SHFE-l on viinud olukorrani, kus Hiina alumiiniumi hinnad on jätkuvalt riigi sekkumise tulemus. See on viinud sellise olukorrani, kus ajaloolised hinnad Londoni metallibörsil on märkimisväärselt erinevad Hiina turu hindadest [1]. 2005. aasta teise poole ja 2008. aasta lõpu vahel. Londoni metallibörsi hinnad on olnud märkimisväärselt kõrgemad Hiina turgude hindadest, juhtides tähelepanu asjaolule, et Hiina turgude ja muu maailma turgude vahel ei ole olnud sisulisi tehinguid.

(37) Seetõttu mõjutavad valitsuse tehtud mitmekordsed moonutused Hiina esmase alumiiniumi hindades Hiina alumiiniumrataste tootjate otsuseid toormaterjali ostmisel. Lisaks saavad tootjad neist moonutustest kasu, kuna tavaliselt teevad nad oma ostud Hiina turul kohalike tarnijate käest, kasutades võrdlusena Hiina hetketuru hindasid (või SHFE omi), kuid võivad teatud koguseid osta ka Londoni metallibörsi hindadega, kui Hiina turu hinnad on riigi sekkumise tõttu kõrgemad.

[1] Erandlikult ei olnud see nii mõne kuu vältel käesoleva menetluse uurimisperioodil. Hinnatõus Hiina alumiiniumiturgudel oli Hiina valitsuse stimuleerivate meetmete paketi tagajärg, millega püüti piirata majanduskriisi mõju (2008. aasta lõpul alustas riigivarude talitus alumiiniumi ostmist sulatuskodadelt, et aidata kaasa nende toimimisele ajal, kui ülemaailmse majanduskriisi tõttu nõudlus vähenes. Sellised riigi tagatud ostud neelasid suurema osa varudest siseturul märtsis ja aprillis ning viisid hinna 2009. aasta esimesel poolel üles).

(38) Lisaks eespool kirjeldatule ei vasta kolm kontserni riigi märkimisväärse sekkumise tõttu olulistesse ärilistesse otsustesse ka muudele 1. kriteeriumi nõuetele. Ühes kontsernis on riigi omanduses oleval äriühingul ebavõrdeliselt suur vetoõigus teatud olulistes otsustes võrreldes tema osalusega aktsiakapitalis kahes selle kontserni äriühingus. Enamuse ühe teise kontserni äriühingute puhul sekkub riik märkimisväärselt mõnedesse peamistesse otsustesse, kas seetõttu, et äriühingud on 100 %-liselt riigi omanduses või seetõttu, et riigi omanduses olevat osanikku esindaval juhatajal on vetoõigus äriühingu olulistes otsustes. Lisaks, kuigi äriühingud väidavad vastupidist, on uurimine teinud ilmsiks, et kõnealustest äriühingutest kahes on riikliku tööhõiveameti kohalikul osakonnal vetoõigus seoses tööliste töölevõtmisega. Lõpuks, kolmanda kontserni puhul on kontserni kontrollival perekonnal sidemed võimuparteiga ning ühe kontserni kuuluva äriühingu puhul on riigi sekkumine teatud oluliste otsuste tegemisse märkimisväärne, kuna riigi omanduses olevat osanikku esindaval juhatajal on vetoõigus äriühingu olulistes otsustes.

Kriteerium 2

(39) Ühe kontserni puhul toimub selge raamatupidamispõhimõtete rikkumine kõigis tema äriühingutes. Eelkõige ei ole kinni peetud järgmistest rahvusvahelistest raamatupidamisstandarditest: IAS 1 (Finantsaruannete esitamine), IAS 12 (Tulumaks) ja IAS 16 (Materiaalne põhivara). Seetõttu järeldati, et raamatupidamisaruandeid ei koostatud ega auditeeritud vastavalt rahvusvahelistele raamatupidamisstandarditele. Ühe teise kontserni puhul leidsid komisjoni talitused nõuetele mittevastavust IAS 1 ja IAS 31 suhtes.

Kriteerium 3

(40) Ühe kontserni puhul on mitme äriühingu puhul selged moonutused maakasutusõigustes ja põhivara omandamises ning enamus kontserni kuuluvaid äriühinguid on saanud kasu maksusoodustusrežiimidest, maksutagastustest ja subsiidiumitest, mis kujutavad endast mitteturumajanduslikust süsteemist ülekantud moonutusi. Moonutused olid märkimisväärsed, kui neid näiteks käibena mõõta.

(41) Ühe teise valimis oleva kontserni puhul said kolm äriühingut kasu maksusoodustusrežiimidest, mis kujutavad endast mitteturumajanduslikust süsteemist ülekantud moonutusi. Moonutusi võib pidada märkimisväärseks, kui neid näiteks käibena mõõta.

(42) Ühe teise kontserni puhul ilmnes, et kaks selle äriühingut ei vastanud 3. kriteeriumi nõuetele. Esimene äriühing maksis maakasutusõiguse eest pika viivitusega pärast tähtpäeva ilma mingite trahvideta, kuigi trahvid olid lepingus selgesõnaliselt ette nähtud. See tähendab otsest riigi toetust (kuna riik on põhiline maaomanik) äriühingu algusjärgus. Teise äriühingu puhul tehti kindlaks samaaegselt varade ostmine riigi omanduses olevalt alumiiniumirataste tootjalt mitte turutingimustel, mis tähendab ebaõiglast eelist äriühingu algusjärgus.

(43) Kontsern väitis, et varade ostmine riigi omanduses olevalt tootjalt toimus turutingimustes. Sellegipoolest ei suutnud nad tõestada, et kogu tehingut võiks pidada varasemast mitteturumajanduslikust süsteemist ülekandunud moonutustest vabaks.

(44) Ühte teise kontserni kuuluvate äriühingute suhtes kohaldati märkimisväärset maksuvabastust ja nad said rahalist toetust, mis mõjutas kontserni rahalist seisukorda märkimisväärselt, kui seda näiteks käibena mõõta.

(45) Komisjon avaldas ametlikult Hiina vaatlusalustele eksportivatele kontsernidele, Hiina ametiasutustele, Hiina kaubanduskojale ja kaebuse esitajale turumajandusliku kohtlemise osas tehtud järeldused. Neile anti ka võimalus teha kirjalikult teatavaks oma seisukohad ning taotleda ärakuulamist, kui selleks on konkreetsed põhjused.

(46) Üks kontsern vaidlustas asjaolu, et komisjon ei suutnud algmääruses sätestatud kolmekuulise tähtaja jooksul otsustada turumajandusliku kohtlemise võimaldamist, kuigi eksportijad olid teinud kõik vajaliku enne seda tähtaega, et komisjonil oleks teada, kuidas tema otsus turumajandusliku kohtlemise võimaldamise suhtes võiks mõjutada dumpingumarginaali arvutamist. Teisisõnu, kontsern väidab, et turumajandusliku kohtlemise võimaldamine tuleks otsustada kolmekuulise tähtaja jooksul, alati kui dumpinguvastase menetluse küsimustiku vastused on selle tähtaja jooksul esitatud. Muidu on olemas oht, et dumpinguvastase menetluse küsimustiku vastustes esitatud teave võib mõjutada turumajandusliku kohtlemise võimaldamist.

(47) Käesoleval juhul tuleb siiski rõhutada asjaolu, et otsust turumajandusliku kohtlemise võimaldamise kohta ei saadud teha kolmekuulise tähtaja jooksul, kuna suurem osa turumajanduslikku kohtlemist puudutavast teabest koguti kontrollkäikudel, mis lõppesid pärast kolmekuulist tähtaega. Kuid, nagu eespool selgitatud, põhineb otsus mitte kohaldada turumajanduslikku kohtlemist valimisolevate eksportivate kontsernide suhtes eranditult algmääruse artikli 2 lõike 7 punktis c sätestatud viie turumajandusliku kohtlemise kriteeriumi põhjalikul hindamisel.

(48) Seoses 1. kriteeriumiga väideti, et Hiina turgude ja Londoni metallibörsi vahel toimuvad tehingud, kuna uurimisperioodil on vähesel määral toimunud alumiiniumi eksport Hiinasse ja Hiinast. Seda väidet ei saa vastu võtta, arvestades hinnataseme erinevusi Hiina turgudel ja Londoni metallibörsil.

(49) 2. kriteeriumi puhul tõstatati mitmeid küsimusi seoses mõningate vastuoludega eri IAS põhimõtetega, mida komisjon leidis kahe äriühingu raamatupidamises. Neis väidetes ei esitatud midagi sellist, mis lubaks järeldada, et kummalgi neist kahest äriühingust oleks selge raamatupidamisdokumentide kogum, mis on kooskõlas rahvusvaheliste standarditega sõltumatult auditeeritud.

(50) Seoses 3. kriteeriumiga esitati mitmeid vastuväiteid. Esiteks väideti, et rahalise abi, maakasutusõiguse ja muude eeliste, nagu maksuvabastuse mõju ei põhjustanud märkimisväärseid moonutusi äriühingute rahalises olukorras. Neid väiteid ei saa vastu võtta, kuna selliste skeemide mõju on käibena mõõdetult märkimisväärne.

(51) Samuti märgiti, et mitmed toetuskavad ja rahalised eelised ei olnud äriühingupõhised ning seetõttu ei saa järeldada, et need on varasemast mitteturumajanduslikust süsteemist ülekanduvate mõjude tagajärg. Sellega seoses tuleb rõhutada, et turumajandusliku kohtlemise võimaldamise analüüs puudutab ainult riigi sekkumist, aga mitte seda, kas see on iseloomulik konkreetse äriühingu suhtes. Igal juhul on nende väidete faktiline alus ebakorrektne. Kõnealuste äriühingute eeliseid võib käesoleval juhul pidada tõepoolest äriühingupõhisteks, kuna kõik need eelised on suunatud teatavat tüüpi äriühingutele, näiteks: välismaistele äriühingutele, äriühingutele, kes on asutatud kindlas asukohas ja on pidanud *ad hoc* läbirääkimisi kohaliku omavalitsusega subsiidiumite saamiseks, kes ostavad kodumaiseid seadmeid, kes arendavad tehnoloogiat, kes osalevad messidel, teevad investeeringuid teadus- ja arendustegevusse jne.

(52) Viimaks väideti, et tulumaksumaksuvabastused ja soodustused pärast 2005. aastat loodud välismaistele äriühingutele ei kujuta endast mitteturumajanduslikust süsteemist ülekandunud moonutusi. Sellise tõlgendusega ei saa nõustuda. 3. kriteerium ei osunda ajaliselt (kuni 1998. aastani, millal Hiina alustas turumajanduslike eeskirjade rakendamist) või tegevusala poolest piiratud tegevustele, vaid tegevustele, mille puhul riik sekkub ärikeskkonna kujundamisse tüüpiliste mitteturumajanduslike meetmetega, nagu diskrimineerivad maksud.

(53) Vastavalt eelöeldule ei suutnud ükski turumajanduslikku kohtlemist taotlenud Hiina RV äriühing tõendada, et ta vastab kõigile algmääruse artikli 2 lõike 7 punktis c sätestatud tingimustele. Seepärast otsustati, et kõik turumajandusliku kohtlemise taotlused tuleks tagasi lükata. Konsulteeriti nõuandekomiteega, kes ei esitanud kõnealuste järelduste kohta vastuväiteid.

2. **Individuaalne kohtlemine**

(54) Vastavalt algmääruse artikli 2 lõike 7 punktile a kehtestatakse üleriigiline tollimaks riikidele, kes jäävad algmääruse artikli 2 lõike 7 reguleerimisalasse, välja arvatud juhul, kui äriühingud suudavad vastavalt algmääruse artikli 9 lõikele 5 tõestada, et nende ekspordihinnad ja -kogused ning müügitingimused on vabalt määratud, et vääringuid konverteeritakse turukursside alusel ning et mingi riigipoolne sekkumine ei võimalda meetmetest kõrvalehoidmist, kui eksportijatele määratakse erinevad tollimaksumäärad.

(55) Kõik eksportivad kontsernid, kes taotlesid turumajanduslikku kohtlemist, taotlesid ka individuaalset kohtlemist juhuks, kui neile ei võimaldata turumajanduslikku kohtlemist. Esitatud teabele toetudes tehti esialgne järeldus, et kaks neljast valimisse võetud kontsernist Hiina RVs vastavad kõigile individuaalse kohtlemise nõuetele. Kahele valimisse võetud kontsernile individuaalset kohtlemist ei võimaldata. Riigi sekkumine CITIC Dicastali ja Baodingi tegevusse on selline, et see võimaldab meetmetest kõrvalehoidmist, kui individuaalsetele eksportijatele määratakse erinevad tollimaksumäärad, võttes eriti arvesse asjaolu, et neil kahel kontsernil on kaks ühist ühisettevõtet, mis toodavad vaatlusalust toodet.

(56) Neljast valimisse võetud kontsernist Hiina RVs tuleks individuaalset uurimist kohaldada järgmistele kontsernidele:

— Zhejiang Wanfeng Auto Wheel Co. Ltd.

— YHI Manufacturing (Shanghai) Co., Ltd

3. **Normaalväärtus**

3.1. *Võrdlusriigi valimine*

(57) Vastavalt algmääruse artikli 2 lõike 7 punktile a määratakse normaalväärtus neile eksportivatele tootjatele, kellele ei ole võimaldatud turumajanduslikku kohtlemist, võrdlusriigi omamaiste hindade või arvestusliku normaalväärtuse põhjal.

(58) Algatamisteates teatas komisjon oma kavatsusest kasutada normaalväärtuse määramisel asjakohase võrdlusriigina Türgit ning huvitatud isikutel paluti esitada selle kohta oma arvamus.

(59) Ainult üks eksportija seisis sellele valikule vastu ja tegi ettepaneku kasutada võrdlusriigina Malaisiat, kuid märkis hiljem, et Malaisia äriühingud ei soovi komisjoniga koostööd teha.

(60) Komisjon uuris, kas Türgi valimine võrdlusriigiks on põhjendatud. Leiti, et Türgis, kus on viis omamaist tootjat ning kuhu imporditakse märkimisväärsetes kogustes kolmandatest riikidest, on tegemist kõrge konkurentsitasemega turuga. Lisaks ei olnud Türgi ja Hiina RV tootjate tootmisprotsessi vahel suuremaid erinevusi. Eespool öeldut arvesse võttes ei ilmnenud uurimisel ühtegi põhjust, miks Türgi ei võiks sobida normaalväärtuse määramiseks. Lisaks müüvad Türgi tootjad Hiina RV eksporditavate toodetega võrreldavaid tootetüüpe.

(61) Kõigile Türgi alumiiniumrataste tootjatele saadetud küsimustikule vastas ainult kaks Türgist pärit tootjat.

(62) Koostööd teinud Türgi tootjate esitatud teavet kontrolliti kohapeal ning see osutus piisavalt usaldusväärseks, et määrata selle põhjal normaalväärtus.

(63) Seega tehakse esialgne järeldus, et Türgi on algmääruse artikli 2 lõike 7 alapunkti a kohaselt sobiv ja põhjendatud võrdlusriik.

3.2. *Normaalväärtuse kindlaksmääramine*

(64) Algmääruse artikli 2 lõike 7 alapunkti a kohaselt määrati normaalväärtus kindlaks võrdlusriigi tootjalt saadud kontrollitud teabe põhjal, nagu on allpool kirjeldatud.

(65) Vaatlusalust toodet müüdi Türgi siseturul tüüpilises koguses.

(66) Analüüsiti, kas omamaist müüki võiks käsitada algmääruse artikli 2 lõike 4 kohaselt tavapärase kaubandustegevuse käigus toimunud müügina. Selleks tehti kindlaks, kui suure osa iga tooteliigi müügist moodustas uurimisperioodil tulutoov müük sõltumatutele klientidele siseturul.

(67) Kui arvestuslike tootmiskuludega võrduva või neid ületava netomüügihinnaga müüdud tooteliigi müügimaht moodustas rohkem kui 80 % seda liiki toote müügi kogumahust ja seda liiki toote kaalutud keskmine hind võrdus tootmiskuludega või ületas neid, võeti normaalväärtuse aluseks tegelik omamaine hind. See hind arvutati kõnealuse tooteliigi kõikide uurimisperioodi omamaiste müügihindade kaalutud keskmisena, olenemata sellest, kas müük oli tulutoov või mitte.

(68) Kui tooteliigi tulutoova müügi maht oli 80 % või väiksem selle liigi müügi kogumahust, või kui tooteliigi kaalutud keskmine müügihind oli tootmiskuludest väiksem, võeti normaalväärtuse aluseks tegelik omamaine hind, mis arvutati ainult asjaomase tooteliigi omamaise tulutoova müügi kaalutud keskmisena.

(69) Ühe tootetüübi puhul, mille müük ei olnud kasumlik, võeti normaalväärtuse arvutamisel arvesse selle siseturul müüdud tootetüübi tootmiskulusid, millele lisati müügi-, üld- ja halduskulud ning mõistlik kasum siseturul.

(70) Piiratud arvu tootetüüpide puhul arvutati normaalväärtus võrreldavate tootetüüpide normaalväärtuse alusel, kohandades seda füüsikaliste erinevuste suhtes.

3.3. *Ekspordihind*

(71) Kõigil juhtudel, kui vaatlusalust toodet eksporditi ELis asuvatele sõltumatutele tarbijatele, võeti vastavalt algmääruse artikli 2 lõikele 8 ekspordihinna määramisel aluseks tegelikult makstud või makstav ekspordihind.

(72) Juhtudel, kui müük toimus seotud importija või edasimüüja kaudu, arvutati ekspordihinnad vastavalt algmääruse artikli 2 lõikele 9 selle jaehinna põhjal, millega seotud importija/edasimüüja tooted esimesele sõltumatule ostjale ELis edasi müüs. Kõnealuseid hindu korrigeeriti, et võtta arvesse importimise ja edasimüügi vahel kantud kulusid, sealhulgas müügi-, üld- ja halduskulusid ning kasumit. Kasumimarginaali puhul kasutati kasumit, mille sõltumatu importija/edasimüüja sai vaatlusaluse toote müügist, kuna seotud importija/edasimüüja tegelikku kasumit ei peetud usaldusväärseks eksportivate tootjate seotuse tõttu seotud importija/edasimüüjaga.

3.4. *Võrdlus*

(73) Normaalväärtust võrreldi ekspordihinnaga tehasest hankimise tasandil. Selleks et tagada normaalväärtuse ja ekspordihinna õiglane võrdlus, tehti kohandused hindu ja hindade võrreldavust mõjutavate erinevuste nõuetekohaseks arvessevõtmiseks vastavalt algmääruse artikli 2 lõikele 10.

(74) Hinnavõrdluses Hiina RVst eksporditud rataste ning koostööd teinud Türgi tootjate poolt Türgi turul müüdud rataste vahel eristati müüki algseadmete tootjatele ja müüki järelturule.

(75) Lisaks eeltoodule tehti vajalikud kohandused, arvestamaks transpordi-, kindlustus-, käitlemis-, lisa-, pakkimis-, krediidi-, kaudse maksustamise ja pangakulusid kõigil juhtudel, mil neid peeti põhjendatuks ja täpseks ning neid kinnitasid kontrollitud tõendid.

4. **Dumpingumarginaalid**

4.1. *Valimisse kaasatud koostööd tegevad eksportivad tootjad, kellele võimaldati individuaalset kohtlemist*

(76) Kahe valimisse kaasatud äriühingu puhul, kellele võimaldati individuaalset kohtlemist, määrati dumpingumarginaal kindlaks täielikult koostööd teinud Türgi tootja kaalutud keskmise normaalväärtuse võrdlemisel iga äriühingu liitu suunatud ekspordi kaalutud keskmise hinnaga, nagu on ette nähtud algmääruse artikli 2 lõikes 11.

(77) Dumpingumarginaalid, väljendatud protsendimäärana impordi CIF-väärtusest Euroopa Liidu tollipiiril, millest ei ole tollimaksu maha arvatud, on järgmised:

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

4.2. *Kõik teised koostööd tegevad eksportivad tootjad*

(78) Nende valimisse kuuluvate äriühingute puhul, kellele ei võimaldatud turumajanduslikku ega individuaalset kohtlemist, ning valimisse mittekuulunud koostööd teinud äriühingute puhul võeti dumpingumarginaaliks kõigi valimisse kuulunud äriühingute tulemuste kaalutud keskmine. Kahe äriühingu puhul, kellele ei võimaldatud ei turumajanduslikku ega individuaalset kohtlemist, arvutati dumpingumarginaal nii, nagu on kirjeldatud põhjenduses 76. Dumpingumarginaal, väljendatud protsendina impordihinnast ELi piiril ilma tollimaksu tasumata, oli 48,7 %.

4.3. *Kõik teised eksportivad tootjad*

(79) Võttes arvesse, et koostöö tase Hiina RVs oli väga kõrge, arvutati kõigi teiste Hiina RV eksportijate jaoks üleriigiline dumpingumarginaal lähtudes ühe koostööd teinud äriühingu kõrgeima dumpingumarginaaliga tehingutest. Seetõttu on dumpingu jääkmarginaal, väljendatud protsendina impordihinnast ELi piiril ilma tollimaksu tasumata, 69,3 %.

D. **KAHJU**

1. **ELi toodang**

(80) Alumiiniumrattaid toodetakse umbes 30 äriühingus mitmes ELi riigis. Kaebust toetanud ja uurimises koostööd teinud äriühingud esindavad üle 85 % ELi kogutoodangust uurimisperioodil.

(81) ELi kogutoodangu ning uurimise toetamise kindlaksmääramiseks kasutati kogu kättesaadavat teavet, sealhulgas kaebuses esitatud teavet, ühenduse tootjatelt enne ja pärast uurimise algatamist kogutud andmeid ning valimisse kaasatud tootjatelt ja teistelt koostööd teinud tootjatelt saadud andmeid. Kõnealuse teabe alusel oli võimalik kinnitada ka uurimises mitteosalenud tootjate toodangu olemasolu ja selle määr.

(82) Leiti, et üks valimis olnud tootja importis vaatlusalust toodet Hiinast ja müüs seda edasi ELi turul. Tema kogumüüki võrreldes oli näha, et impordi tase oli marginaalne ning see ei mõjutanud tema liigitamist ELi tootjana.

2. **ELi tarbimine**

(83) ELi tarbimine kujunes vaatlusalusel perioodil järgmiselt:

ELi tarbimine	2006	2007	2008	Uurimisperiood
Ühikuid (tuhandetes)	58 607	62 442	58 313	49 508
Indeks 2006 = 100	*100*	*107*	*99*	*84*

(84) ELi tarbimine ([1]) määrati kindlaks liites Eurostati impordiandmed ELi tootjate müügiga ELis. Alumiiniumrataste importi märgivad kaks ex CN koodi, mille alla kuuluvad ka muud tooted. Selleks, et hinnata alumiiniumrataste osa iga CN koodi all, määrati riikide kaupa nende impordiosa CN koodide 8708 70 10 ja 8708 70 50 all, kasutades selleks kaebuses pakutud metoodikat. Kuna impordiandmed olid esitatud kaaluühikutena, siis muudeti need tükkideks, kasutades samuti kaebuses pakutud metoodikat (kasutada ühiku keskmist kaalu). Nende andmete võrdlemiseks ja kinnitamiseks kasutati valimis olnud Hiina eksportijate esitatud andmeid. Euroopa Liidu tarned arvutati liites valimis olnud ELi tootjate tarned teiste tootjate tarnetega (andmed koguti enne uurimise algatamist, saadi kaebusest ja teatavad hinnangud tehti valimis olnud tootjate esitatud andmete põhjal).

(85) Kogu tarbimine vähenes vaatlusalusel perioodil 15,5 %, kuigi langustrend oli ebaühtlane ning suurem 15,1 %-line langus toimus 2008. aasta ja uurimisperioodi vahel. Tarbimine tõusis 58,6 miljonilt ühikult 2006. aastal 62,4 miljoni ühikuni 2007. aastal, seejärel langes 2008. aastal 58,3 miljoni ühikuni ning 49,5 miljoni ühikuni uurimisperioodil.

3. **Import Hiina RVst**

3.1. *Vaatlusaluse toote impordi maht ja turuosa*

(86) Import Hiina RVst on mahu ja turuosa arvestuses kujunenud järgmiselt:

([1]) Võrreldi kahte tarbimise arvutamise meetodit ning saadi sarnased tulemused. Kuna enamik toodangust on tehtud tellimuse peale, siis ei ole varudel kogu tarbimisega võrreldes mahu osas suurt rolli. Esimese arvutuse puhul liideti ELi toodang impordile ning sellest lahutati eksport. Teise arvutamismeetodi puhul liideti kokku import ja ELi müük (andmed võeti valimisse kaasatud tootjatelt, miniküsimustikest ning oletati ülejäänud tootjate kohta). Eelistati teist meetodit, kuna see annab käesoleval juhtumil suurema täpsuse.

Impordimaht (tuhat ühikut)	2006	2007	2008	Uurimisperiood
Hiina Rahvavabariik	3 703	5 144	5 809	6 137
Indeks 2006 = 100	*100*	*139*	*157*	*166*
Turuosa (%)	6,3	8,2	10	12,4

Allikas: Eurostat ja ELi tootjate müük ELis.

(87) Hiina import kasvas 3,7 miljonilt ühikult 2006. aastal 5,1 miljoni ühikuni 2007. aastal, 5,8 miljoni ühikuni 2008. aastal ning 6,1 miljoni ühikuni uurimisperioodil. Seega suurenes import 2006. aasta ja uurimisperioodi vahelisel ajal üle 66 %.

(88) Hiina impordi turuosa kahekordistus. See kasvas 6,3 %-lt 2006. aastal 8,2 %-ni 2007. aastal, 10 %-ni 2008. aastal ja 12,4 %-ni uurimisperioodil. Kokku kasvas Hiina impordi turuosa vaatlusalusel perioodil 6,1 protsendipunkti võrra.

3.2. *Impordihinnad*

(89) Allolevas tabelis võrreldakse keskmist Hiina impordi hinda (põhineb Eurostati andmetel, kuna eksportijate küsitluste vastused annavad andmeid vaid uurimisperioodi kohta, aga mitte eelnevate aastate kohta) valimis olevate ELi tootjate keskmise müügihinnaga.

Eurot ühiku kohta	2006	2007	2008	Uurimisperiood
Hiina	34,7	33,5	31,4	31,9
Valimis olevad ELi tootjad	49,7	49,7	48	46,5
Diferentseeritud	15	16,2	16,6	14,6

(90) Keskmised Hiina RV impordihinnad langesid pidevalt 2006. ja 2008. aasta vahel 9,5 % võrra ja tõusid siis uurimisperioodil 0,5 % võrra. Vaatlusaluse perioodi jooksul langesid hinnad 8 %.

(91) Selle hinnavõrdluse alusel võib järeldada, et Hiina impordihinnad olid vaatlusalusel perioodil üldiselt pidevalt märkimisväärselt madalamad kui valimis olevate tootjate hinnad ning sundisid valimis olevaid tootjaid oma hindu oluliselt langetama.

3.3. *Hindade allalöömine*

3.3.1. Üldised märkused

(92) Käesolevat juhtumit iseloomustab jagunemine kahe turustuskanali vahel – algseadmete valmistajate ja järelturu sektori vahel. Pealegi on enamus ELi tootjate müügist suunatud algseadmete valmistajate sektorisse, Hiina import aga on suunatud peamiselt järelturu sektorisse (umbes 70 % Hiina RV impordist). Seega valitseb ELi tootmisharu müügi ja Hiina impordi müügi sektoritesse suunamise vahel asümmeetria.

3.3.2. Hindade allalöömine

(93) Müügihindade võrdlemisel ELi turul võrreldi valimis olevate ELi tootjate ja vaatlusalusest riigist importimise hindu. Valimisse kuuluva ELi tootmisharu asjaomaste müügihindadena käsitleti sõltumatutele klientidele kehtestatud müügihindu, mida vajaduse korral kohandati tehasehinna tasemele, s.t arvati maha veokulud ELis ning allahindlused ja soodustused.

(94) Neid hindu võrreldi Hiina eksportivate tootjate müügihindadega, millest on maha arvatud allahindlused ning mida on vajaduse korral korrigeeritud CIF-hindade tasemeni ELi piiril koos nõuetekohase tollivormistuskulude ja impordijärgsete kulude korrigeerimisega.

(95) Võrdlus näitas, et uurimisperioodi vältel müüdi vaatlusalust importitud toodet ELis hindadega, mis lõid ELi tootmisharu hinnad protsentides väljendatuna 22–37 % võrra madalamale, võttes aluseks koostööd teinud eksportivate tootjate esitatud andmed. Arvestades kõnealust hinna allalöömise taset ja ELi tootmisharu hindade muutumist, on ilmne, et hinnad olid oluliselt langenud.

(96) Mõned huvitatud isikud väitsid, et hindade allalöömise tase tuleks arvutada viidates ainult hinna lisandväärtuse osale (jättes välja alumiiniumi hinna). Sellist metoodikat kasutades oleks hindade allalöömise tase isegi suurem. Arvestades, et hindade allalöömise tase, mis arvutati täishinna suhtes, oli niigi märkimisväärne, ei uuritud seda metoodikat rohkem.

(97) Hindade suur allalöömine koos hinnalangusega (vt põhjendus 89 jj) ELi tootmisharus näitab käesoleval juhtumil tugevat dumpingu mõju.

(98) Et ennetada võimalikke küsimusi kahe sektori erinevuste kohta, tehti mõlema sektori kohta eraldi analüüs, mis põhines samal metoodikal nagu eespool kirjeldatud. Hindade allalöömine jääb märkimisväärseks mõlema sektori puhul (algseadmete valmistajatele müügi puhul on see 13–30 % ja järelturul 56–63 %).

4. **Muudest kolmandatest riikidest kui Hiina RVst pärit import**

(99) Järgnevas tabelis on esitatud muudest kolmandatest riikidest kui Hiina RVst pärit impordi areng.

Impordimaht (tuhat ühikut)	2006	2007	2008	Uurimisperiood
Türgi	4 140	4 522	4 021	3 426
Indeks 2006 = 100	*100*	*109*	*97*	*83*
Turuosa (%)	7,1	7,2	6,9	6,9
Norra	1 079	1 210	1 106	520
Indeks 2006 = 100	*100*	*112*	*102*	*48*
Turuosa (%)	1,8	1,9	1,9	1,1
Lõuna-Aafrika	490	851	790	700
Indeks 2006 = 100	*100*	*173*	*161*	*143*
Turuosa (%)	0,8	1,4	1,4	1,4
Muud	3 746	4 029	3 690	2 928
Indeks 2006 = 100	*100*	*108*	*99*	*78*
Turuosa (%)	6,4	6,5	6,3	5,9

(100) Nagu näha, on Türgi Hiina järel suuruselt teine importija, kelle turuosa on oluline, kuid suhteliselt stabiilne. Muudest kolmandatest riikidest kui Hiinast ja Türgist pärit import vähendas nende turuosa 9 %-lt 2006. aastal 8,4 %-ni uurimisperioodil. Neist riikidest pärit impordi hinna mõju ELi tootmisharule arutatakse põhjenduses 136 jj.

5. **ELi tootmisharu olukord**

5.1. *Üldised märkused*

(101) Vastavalt algmääruse artikli 3 lõikele 5 sisaldas uurimine, mis käsitles dumpinguhinnaga impordi mõju ELi tootmisharule, hinnangut kõikide ELi tootmisharu seisundit mõjutavate asjakohaste majandustegurite ja -näitajate kohta aastast 2006 kuni uurimisperioodini.

(102) Nagu eespool selgitatud, tuli kasutada valimit. Kahju analüüsimiseks analüüsiti kahjunäitajad järgmisel kahel tasandil.

— Makromajanduslikke näitajaid (toodang, tootmisvõimsus, tootmisvõimsuse rakendamine, müügimaht, turuosa, tööhõive, tootlikkus, palgad ja dumpingumarginaalide suurusjärk) hinnati kogu ELi tootmisharu tasandil. Näitajad on peamiselt saadud kuue valimis olnud äriühingu küsitluste vastustest ning täiendavatest miniküsimustikest. Need küsimustikud on seotud äriühingutega, kes esindavad üle 80 % ELi kogutoodangust. Selleks, et katta kogu ELi tootmine, tehti ülejäänud toodangu kohta teatavad ekstrapoleerimised lisaks neile andmetele, mis saadi erinevatest allikatest, eelkõige kaebusest saadud ja enne uurimise algatamist kogutud andmed. Kõiki neid tegureid ristkontrolliti võimaluse korral vastava statistika raames esitatud andmetega.

— Mikromajanduslike elementide (varud, müügihinnad, kasumlikkus, rahavoog, investeeringutasuvus, kapitali ja investeeringute kaasamise võime ning tootmiskulud) analüüs viidi läbi iga äriühingu kohta eraldi, s.t nende ELi tootjate tasandil, kes olid valimisse kaasatud.

5.2. *Makromajanduslikud näitajad*

5.2.1. Tootmine, tootmisvõimsus ja selle rakendamine

(103) Allpool esitatud tabelis on esitatud tootmise, tootmisvõimsuse ja tootmisvõimsuse rakendamise areng ELi kogutoodangu alusel:

	2006	2007	2008	Uurimisperiood
Tootmine (ühikud)	49 711	49 511	45 269	37 687
Indeksid 2006 = 100	*100*	*100*	*91*	*76*
Tootmisvõimsus (ühikut)	53 762	53 378	53 819	51 588
Indeksid 2006 = 100	*100*	*99*	*100*	*96*
Tootmisvõimsuse rakendamine (%)	92,5	92,8	84,1	73,1
Indeksid 2006 = 100	*100*	*100*	*91*	*79*

(104) Nagu tabelist näha, oli tootmine 2006. ja 2007. aastal suhteliselt stabiilne umbes 49,5 miljoni ühikuga, seejärel langes 2008. aastal 45,2 miljoni ühikuni ning 37,6 miljoni ühikuni uurimisperioodil, mis on 24 % langus vaatlusalusel perioodil. Tootmisvõimsuse rakendamise tase langes samal perioodil 19,4 protsendipunkti võrra.

(105) Tootmisvõimsuse rakendamise taseme languse peamiseks põhjuseks tootmisvõimsuse languse juures võib pidada märkimisväärset tootmise langust.

5.2.2. Müügimahud ja turuosa

(106) Järgmised arvud näitavad müügimahtu, turuosa ja keskmisi ühiku müügihindu kõigi ELi tootjate põhjal.

	2006	2007	2008	Uurimisperiood
Kogu ELi tootmisharu müügimaht (tuhat ühikut)	45 447	46 684	42 895	35 794
Indeksid 2006 = 100	*100*	*103*	*94*	*79*
Turuosa (%)	78	75	74	72
Indeksid 2006 = 100	*100*	*97*	*95*	*93*

(107) ELi müük kasvas 45,4 miljonilt ühikult 2006. aastal 46,6 miljoni ühikuni 2007. aastal ning langes siis 42,8 miljoni ühikuni 2008. aastal ja 35,7 miljoni ühikuni uurimisperioodil. Kokku vähenes ELi müük vaatlusalusel perioodil 21 % võrra.

(108) Kõik ELi tootjad kaotasid pidevalt turuosa, 78 %-lt 2006. aastal kuni 75 %-ni 2007. aastal, 74 %-ni 2008. aastal ja 72 %-ni uurimisperioodil. See on kokku 6 protsendipunkti suurune kadu vaatlusalusel perioodil. Samal ajal kasvas Hiina impordi turuosa umbes 6 protsendipunkti.

5.2.3. Tööhõive, tootlikkus ja töötasud

	2006	2007	2008	Uurimisperiood
Töötajate arv	14 204	14 818	14 309	12 981
Indeksid 2006 = 100	*100*	*104*	*101*	*91*
Tootlikkus (ühikutes töötaja kohta)	3 500	3 341	3 164	2 903
Indeksid 2006 = 100	*100*	*95*	*90*	*83*
Aastapalk (eurodes)	22 371	20 007	18 649	18 420
Indeksid 2006 =100	100	89	83	82

(109) Tööhõive kasvas 14 204 töötajalt 2006. aasta lõpus 14 818 töötajani 2007. aasta lõpus, langes 14 309 töötajani 2008. aasta lõpus ja langes veelgi 12 981 töötajani uurimisperioodi lõpus. Eriti 2008. aasta ja uurimisperioodi vahel kadus 1 328 töökohta, mis vastab rohkem kui kümnendikule töötajaskonnast kuue kuu jooksul.

(110) Paralleelselt sellega muutus tootlikkus 3 500 ühikult töötaja kohta 2006. aastal 3 341 ühikuni töötaja kohta 2007. aastal, 3 164 ühikuni töötaja kohta 2008. aastal ning 2 903 ühikuni töötaja kohta uurimisperioodil. Tootlikkuse langust eriti 2008. aasta ja uurimisperioodi vahel võib selgitada asjaoluga, et personali arvukuse muutmine ei toimunud sama kiiresti kui tootmise vähenemine. See seletub piiratud võimalustega kõnealuse tootmisharu ümberkorraldamiseks või seadmete ajutiseks peatamiseks ning suurte kuludega personali toetamiseks koondamiste korral. Uurimine näitas, et töötajate arv vähenes eriti 2008. aasta ja uurimisperioodi vahel. Palgakulu vähenes vaatlusalusel perioodil. ELi tootmisharus uurimisperioodil tehtud investeeringud suurendavad eeldatavasti veelgi tootmisharu tõhusust ja tootlikkust keskpikas ja pikaajalises perspektiivis.

5.2.4. Tegeliku dumpingumarginaali suurus

(111) Dumpingumarginaalid on esitatud eespool, dumpingut käsitlevas punktis. Kõik määratletud marginaalid on miinimumtasemest oluliselt kõrgemad. Dumpinguhindadega impordi mahtusid ja hindu arvestades ei saa tegelike dumpingumarginaalide mõju pidada tähtsusetuks.

5.2.5. Lepingud

(112) Nagu märgitud põhjenduses 20 jj, müüakse suurem osa ELi toodetud alumiiniumrattaid hankemenetluste teel, mis toimuvad keskmiselt kaks aastat enne uue automudeli välja laskmist. Seetõttu uuris komisjon vaatlusalusel perioodil sõlmitud lepinguid (mis täidetakse pärast uurimisperioodi), et teha kindlaks, kas saab teha mingeid järeldusi tarnete tõenäolisest arengust ELi tootmisharus uurimisperioodi järgselt. Kogutud teave ei võimalda praegusel hetkel siiski teha hästi argumenteeritud järeldusi ning seetõttu uuritakse seda edasi.

5.3. *Mikromajanduslikud näitajad*

5.3.1. Üldine märkus

(113) Kolm kuuest valimisse kaasatud tootjast on suured kontsernid tootmisüksustega mitmes liikmesriigis ning teised kolm on kergema struktuuriga ja on koondunud ühte või kahte liikmesriiki. Uuritaval perioodil suleti kolm valimisse kaasatud tootja tootmisüksust, esimene 2006. aastal, teine 2008. aastal veidi enne uurimisperioodi algust ning viimane uurimisperioodi lõpupoole.

5.3.2. Varud

(114) Järgmised arvud näitavad valimisse kuuluvate ELi tootjate varude suurust iga perioodi lõpus.

	2006	2007	2008	Uurimisperiood
Varud (tuhat ühikut)	2 204	2 444	2 359	2 173
Indeks 2006 = 100	*100*	*111*	*107*	*99*

(115) Varude osakaal tootmismahust jäi alla 12 %. Meenutatakse, et antud näitaja ei ole eriti oluline, kuna ELi tootmisharu valmistab alumiiniumrattaid väga suures osas tellimuste alusel ning varud teataval ajahetkel on peamiselt kaup, mis on müüdud, kuid mitte veel ära saadetud.

5.3.3. Müügihinnad

(116) Valimisse kaasatud ELi tootjate ühiku müügihind oli 2006. ja 2007. aastal stabiilselt 49 eurot ühiku kohta, kuid vähenes 48 euroni ühiku kohta 2008. aastal ja 46,5 euroni ühiku kohta uurimisperioodil. See vastab 6 %-lisele langusele vaatlusalusel perioodil ning samuti näitab see olulist müügihinna langust uurimisperioodil (vt tabel põhjenduses 89).

5.3.4. Kulutasuvus, rahavood, investeeringutasuvus ja kapitali ja investeeringute kaasamise võime

(117) Samasuguse toote kasumlikkus määrati kindlaks valimisse kaasatud äriühingute samasuguse toote müügist saadud maksueelse puhaskasumi väljendamisel protsendina sellise müügi käibest. Kui 2006. ja 2007. aastal oli kasumlikkus veel kasumilävest kõrgemal, siis 2008. aastal ja uurimisperioodil olukord muutus drastiliselt, mille põhjuseks oli müügimahu kahanemine ja müügihinna langus ning kõrgete püsikuludega tootmisharu mittepaindlik kulustruktuur.

	2006	2007	2008	Uurimisperiood
Kulutasuvus (%)	3,2	0,7	– 1,5	– 5,4

(118) Valimisse kuulunud ELi tootjate investeeringute suundumus vaatlusaluse toote puhul on näidatud järgmises tabelis.

EUR	2006	2007	2008	Uurimisperiood
Investeeringud (tuhandetes eurodes)	96 335	99 279	161 803	153 724
Indeksid 2006 = 100	*100*	*103*	*168*	*160*

(119) Tabelist on näha, et ELi tootmisharu suurendas investeeringuid vaatlusalusesse tootesse, isegi kui kasumlikkus vähenes. Investeeriti peamiselt seadmetesse, et parandada tõhusust. Kasvavad investeeringud näitavad, et tootmisharu oli veel võimeline kapitali kaasama.

(120) Hoolimata neist jõupingutustest langes vaatlusaluse toote investeeringutasuvus vaatlusalusel perioodil, jõudes uurimisperioodil – 40 %-ni. See tõestab kasumlikkuse kadu tootmisharus ning tema võimetust luua investeeringutest kasumit.

	2006	2007	2008	Uurimisperiood
Investeeringutasuvus	50,8 %	12,2 %	– 13,5 %	– 40,8 %
Indeksid 2006 = 100	*100*	*24*	*– 27*	*– 80*
Rahakäive (protsentides käibest)	9,3 %	4,4 %	3,6 %	1,2 %
Indeksid 2006 = 100	*100*	*47*	*39*	*13*

(121) Vaatlusalusel perioodil langes ka valimis olnud tootjate finantstegevuse käive 8,1 protsendipunkti, mis peegeldab suuresti kasumlikkuse vähenemist. Sellise näitaja langust ei saa omistada investeeringute suurenemisele, vaid see peab olema tulenenud sellest, et äritegevus tõi sisse vähem sularaha. Kuna tootmisharu (oma struktuuri tõttu) vajab põhivarade jaoks pidevaid rahasüste, näitab rahavoo langus ELi tootmisharu kasvavat nõrkust ja tema suutmatust ennast ise finantseerida.

5.3.5. Tootmiskulud ja toorainekulud

(122) Alljärgnev tabel näitab, kuidas valimisse kuulunud tootjate jaoks muutus vaatlusaluse toote keskmine kulu tonni kohta.

Eurodes	2006	2007	2008	*Uurimisperiood*
Keskmine tootmiskulu (ühiku kohta)	49,3	49,7	50,5	49,2

(123) Keskmine tootmiskulu oli vaatlusalusel perioodil püsiv, keskmiselt umbes 50 eurot ühiku kohta.

6. **Järeldus kahju kohta**

(124) Nimetatud põhjustel võib esialgu järeldada, et ELi tootmisharu kandis olulist kahju. Antud otsust kinnitab ka asjaolu, et mitmed äriühingud või tootmispaigad tuli vaatlusalusel perioodil sulgeda (algseadmete valmistajate sektoris 5) või pidid läbima maksujõuetusmenetluse (järelturul 21 ja algseadmete valmistajate sektoris 4).

E. **PÕHJUSLIK SEOS**

1. **Sissejuhatus**

(125) Algmääruse artikli 3 lõigete 6 ja 7 kohaselt kontrolliti, kas ELi tootmisharule tekitatud olulise kahju põhjustajaks oli vaatlusalustest riikidest pärit dumpinguhinnaga import. Lisaks kontrolliti peale dumpinguhinnaga impordi ka muid teadaolevaid tegureid, mis oleksid võinud tekitada kahju ELi tootmisharule, et vältida kõnealuste tegurite põhjustatud kahju seostamist dumpinguhinnaga impordiga.

2. **Hiina RVst pärit impordi mõju**

2.1. *Üldised märkused*

(126) Dumpinguhinnaga impordi turuosa 6 protsendipunktilise suurenemise ning ELi tootmisharu 6 protsendipunktilise turuosa kaotuse vahel 2006. aasta ja uurimisperioodi vahel on selge ajaline kokkulangevus. Uurimine tegi kindlaks ka dumpinguhinnaga impordi negatiivse mõju hindadele, sest see lõi ELi tootjate hindu pidevalt alla.

(127) Üks huvitatud isik väitis, et Hiina impordi turuosa on liiga väike selleks, et olulist kahju põhjustada. Siiski ei saa 12 %-list turuosa hinnatundlikult turul (ja eriti algseadmete valmistajate sektoris) pidada väikseks.

(128) Tuleb meenutada, et Hiina RVst pärit impordi maht suurenes ligikaudu 65 % ning selle hinnanguline turuosa peaaegu kahekordistus vaatlusalusel perioodil. Lisaks, nagu selgitati põhjenduses 86 jj, langesid Hiinast pärineva impordi hinnad 8 % (vt põhjendus 89 jj) ning toimus hindade märkimisväärne allalöömine (vt põhjendus 93 jj). Peamised tegurid, millega käesoleval juhtumil arvestada tuleb, on impordi järsk suurenemine ja märkimisväärne hindade allalöömine.

(129) ELi tootmisharu vastas kahjustavale dumpingule hindade alandamisega 2007. aastal. Hiina impordi hinnasurve tõttu ei olnud ELi tootmisharu siiski võimeline turuosa hoidma isegi alandatud hindadega. Leiti, et algseadmete valmistajate hankemenetlustes on Hiina madala hinnaga pakkumistel olnud peamine osa ELi tootmisharu pakutavate hindade alandamises. Hoolimata ELi tootmisharu hinna alandamisest jäi Hiina impordi keskmine müügihind ELi tootmisharu hindadest madalamaks. Selle tagajärjel vähenes vaatlusalusel perioodil ELi tootmisharu müük märkimisväärselt. Kuna Hiina hinnad olid uurimisperioodil võrreldes 2006. aastaga veelgi langenud, pidi ELi tootmisharu äritegevuse jätkamiseks uuesti hindu alandama. ELi tootmisharu kasumlikkus langes alla kasumiläve, mis ei võimalda tegevuse jätkamist pikaajaliselt.

(130) Seega on selge, et üha madalamate hindadega impordi mahu olulise kasvu ja ELi tootmisharus täheldatud kahju vahel on olemas tugev seos. Seetõttu võib praegusel etapil järeldada, et Hiina madalahinnalise impordi ja ELi tootmisharu kantud olulise kahju vahel on olemas põhjuslik seos.

2.2. *Vaatlusaluse toote sektoraalne jaotumine*

(131) Väideti, et algseadete valmistajad ja järelturg on kaks iseseisvat kanalit ning nende vahel puudub vastastikune mõju. Sellel alusel on eriti väidetud, et ELi tootmisharu kahju ei saa olla põhjustatud Hiina impordist, kuna ELi tootmisharu suunab suurema osa oma müügist algseadmete valmistajate sektorisse (85 % valimis olevatest tootjatest), kuid Hiina import on peamiselt suunatud järelturu sektorile ja on algseadmete valmistajate sektoris väga piiratud.

(132) Kuigi turustuskanalid on tõepoolest erinevad, võib komisjoni tuvastatud asjaolude kohaselt siiski toimuda mingi vastastikune mõju, kuigi kaudselt. Selleks, et saada võimalikult täielikku pilti käesolevast olukorrast, on neid kahte sektorit käsitletud eraldi.

(133) Järelturu sektoris võib kindlaks tehtud kahju põhjuseks kindlasti pidada madalahinnalist Hiina importi, mis moodustas kuni 34 % selles sektoris. Algseadmete valmistajate sektoris, mis moodustab suurema osa ELi tarbimisest (35 miljonit ühikut umbes 50 miljonist), on Hiina kohalolek palju väiksem (maksimaalselt 6 %). Nagu juba selgitatud, tuleb silmas pidada, et kahju, mida saadi müügil algseadmete valmistajatele, on põhjustatud Hiina madalatest hindadest ning on seetõttu hinnaga seotud. Täpsemalt öeldes, on märke selle kohta, et autotootjad kasutasid Hiina pakutud hindu võrdlusena ning selle mõjul surusid ELi alumiiniumrataste tootjate hinnad hankemenetluste käigus alla. Selleks, et turule püsima jääda, ei ole ELi tootjatel muud võimalust, kui järele anda ja hindu alandada.

(134) Lisaks ei saa välistada, et alanev hinnasuund järelturu sektoris mõjutab hindu algseadmete valmistajate sektoris. Järelturu ja algseadmete valmistajate sektori keskmiste hindade võrdlus näitas, et viimaste hinnad olid kuni 2007. aastani esimeste omadest keskmiselt kõrgemad, siis 2008. aastal ja uurimisperioodil olukord muutus. See näitab, et hinnasurve algseadmete valmistajate sektoris on viimastel aastatel olnud palju tugevam.

(135) Seetõttu järeldatakse esialgu, et Hiina import on põhjustanud kahju ELi tootmisharule nii järelturu kui ka algseadmete valmistajate sektoris. Seda uuritakse kindlasti veel edasi.

3. **Muude tegurite mõju**

3.1. *Muudest kolmandatest riikidest kui Hiinast pärit impordi mõju*

3.1.1. Türgist pärit impordi mõju

(136) Nagu näidatud põhjenduses 99 jj, on Türgi Hiina järel suuruselt teine importija. Vaatlusalusel perioodil oli Türgi turuosa ELi turul umbes 7 %. Järgnevas tabelis võrreldakse kõigi kolmandate riikide impordi hindu ELi tootjate hindadega.

Eurot ühiku kohta	2006	2007	2008	Uurimisperiood
Türgi	40,8	42,6	52,4	40,7
Valimis olevad ELi tootjad	49,7	49,7	48	46,5
Hiina	34,7	33,5	31,4	31,9
Eristamine Türgi/ ELi tootjad	8,9	7,1	4,4	5,8
Eristamine Hiina/ ELi tootjad	15	16,2	16,6	14,6

(137) Vaatlusalusel perioodil olid Türgi hinnad pidevalt madalamad kui valimis olevate ELi tootjate hinnad, välja arvatud 2008. aastal. Uurimisperioodil jõudis hinnavahe Türgi ja ELi tootjate hindade vahel 5,7 euroni (+/– 12,3 % ELi hindadest, samas kui vastav hinnavahe Hiinaga oli 14,5 eurot (+/– 31 %). Nimetatud põhjustel on asjakohane esialgu järeldada, et uurimisperioodil avaldas Türgi impordi madalam hind ELi tootmisharu olukorrale negatiivset mõju, kuid mitte sellisel suurel määral, et see oleks võinud kõrvalda põhjusliku seose dumpinguhinnaga Hiina impordi ja ELi tootmisharule tekitatud kahju vahel.

3.1.2. Muudest kolmandatest riikidest kui Türgist pärit impordi mõju

(138) Muudest kolmandatest riikidest kui Hiinast ja Türgist pärit impordi ühine turuosa vähenes 9 %-lt 2006. aastal 8,3 %-ni uurimisperioodil (vt põhjendus 99). Vastavad hinnad jäid samal perioodil ELi tootjate hindadega sarnasteks. Neil põhjustel järeldatakse, et muudest kolmandatest riikidest kui Hiinast ja Türgist pärit import ei aidanud kaasa ELi tootmisharule tekitatud kahjule.

3.2. *Majanduskriisi mõju*

(139) Mõned huvitatud isikud väitsid, et Hiina impordi neelas ära ELi tarbimise suurenemine 2007. aastal ning et tarbimise langus 2008. aastal langes kokku majanduslangusega ja samaaegse müügi vähenemisega autotööstuses. Selle väite kohaselt olid need tegurid ELi tootmisharu nõrkade tulemuste peamisteks põhjusteks.

(140) Majanduskriis avaldas tõepoolest ELi tootmisharu olukorrale negatiivset mõju, kuna tarbimine vähenes ja hinnad langesid. 2008. aasta ja uurimisperioodi vahel vähenes tarbimine 14,5 %.

(141) Alumiiniumrataste tootjad tegutsevad sümbioosis autotööstusega, mida kriis tõsiselt mõjutas. Alljärgnev tabel näitab autotootmise mahu arengut vaatlusalusel perioodil Euroopas. Autodel kasutatakse kas alumiinium- või terasrattaid ning on raske kindlaks määrata, millises proportsioonis. Siiski ei ole märke selle kohta, et see proportsioon oleks vaatlusalusel perioodil märkimisväärselt muutunud. Seetõttu ei saa välistada, et suur langus autotootmise mahus, mis toimus 2008. aasta lõpust kuni uurimisperioodini, mõjutas alumiiniumrataste tootjate müügimahtu. Järgnev tabel näitab, et tootmismahu langus oli 2008. aasta ja uurimisperioodi vahel tõepoolest üle 15 %.

EL 27s	2006	2007	2008	Uurimisperiood
Toodang Euroopas (tuhat ühikut)	16 198	17 103	15 947	13 443

(142) ELi tootmisharu majandusnäitajate analüüs näitab, et langus algas juba enne majanduskriisi ning langes ajaliselt kokku Hiina impordi turule tungimise algusega. Kasumlikkuse arvud näitavad näiteks, et langus algas 2006. ja 2007. aasta vahel (langus 2,5 protsendipunkti), jätkus 2007. ja 2008. aasta vahel (veel 2,2 protsendipunkti langust) ning jõudis äärmisesse langusse 6,9 protsendipunktiga 2008. aasta ja uurimisperioodi vahel.

(143) Hiina import kasvas turul jätkuvalt hoolimata vähenevast tarbimisest ning jõudis uurimisperioodil 12,4 %-ni. Hiina tootjate mahud ja turuosa kasvasid pidevalt ning nende hinnad lõid jätkuvalt alla ELi tootmisharu hinnad. Oleks võinud arvata, et majanduskriis mõjutab kõiki tootjaid ühteviisi. Kuid, nagu eespool selgitatud, kasvas Hiina import selliste hindadega, mis lõid ELi hinnad oluliselt alla. Seetõttu on asjakohane järeldada, et kui majanduskriisi ei oleks olnud, siis oleks Hiina impordi maht ja turuosa kasvanud isegi rohkem.

(144) Neil põhjustel on mõistlik oletada, et majanduslangus, isegi kui see aitas kaasa ELi tootmisharule tekitatud kahjule, ei ole iseenesest selline tegur, mis kõrvaldaks põhjusliku seose dumpinguhinnaga impordi ja olulise kahju vahel. Vastupidi, Hiina impordi mahud oleksid pidanud vähenema koos tarbimise langusega, nii nagu vähenes import muudest kolmandatest riikidest ja kõige märkimisväärsemalt ELi tootmisharu müük (meenutatakse, et see vähenes samas ulatuses Hiina impordi kasvuga).

3.3. *ELi tootmisharu ekspordijõudluse muutuste mõju*

(145) ELi tootjate ekspordiaktiivsus jäi vaatlusalusel perioodil madalaks (alla 2 % valimis olnud ELi tootjate kogumüügist). Seetõttu ei saanud see avaldada negatiivset mõju ELi tootmisharu nõrgale olukorrale ning ei saa kõrvaldada põhjuslikku seost.

3.4. *ELi tootjate vaheline konkurents ja kontsentratsioon ELi turul*

(146) Hulk ELi turul tegutsevaid alumiiniumrataste tootjaid (umbes 30) väidavad, et ELi turul on kõrge konkurents, kuigi siin on ka kõrge tootmise kontsentratsioon – kolm suurimat äriühingut toodavad 60 % kogu toodangust, kaks teist tootjat toodavad umbes 8 % ja neli tootjat umbes 4 %. Kättesaadavad andmed tootmismahtude kohta näitavad, et teised tootjad on väikese või keskmise suurusega ettevõtted.

(147) Tuleb märkida, et mitmed väiksemad tootjad sulgesid oma tootmise enne 2008. aastat, 2008. aastal ja uurimisperioodi jooksul. Võib oletada, et ELi tootjate vaheline konkurents ja ilmne käimasolev kontsentreerumine on aidanud kaasa ELi tootmisharule tekitatud kahjule. Uurimise andmed näitavad siiski, et mitte ainult väikesed ettevõtted ei ole kahju kannatanud. Käesolevad arengud on mõjutanud nii suuremaid kui ka väiksemaid tootjaid. Seetõttu ei saa järeldada, et ELi tootjate vaheline konkurents on märkimisväärselt kaasa aidanud ELi tootmisharule tekitatud olulisele kahjule.

3.5. *Tarbijate eelistused teras- ja alumiiniumrataste osas*

(148) Väideti, et kahanev nõudlus alumiiniumrataste järele võib olla majanduskriisiga seotud tarbijaeelistuste muutus, kuna tarbijad võivad eelistada odavamaid terasrattaid. Selle väite toetamiseks ei esitatud ühtegi fakti. Praegusel hetkel, ning seda väidet toetavate andmete puudumisel ei saa sellist arengukäiku kinnitada.

3.6. *Tootevalik*

(149) Mõned huvitatud isikud väitsid, et Hiina import kasvas tänu sellele, et kasvas nõudlus teatavate Hiinas toodetavate kõrgtehnoloogilist tüüpi rataste järgi (nt sepistatud või stantsitud rattad), mida ei toodeta (märkimisväärses koguses) ELis. Seetõttu ei saanud Hiina RVst pärit import ELi tootmisharu kahjustada. Uurimisel tehti siiski kindlaks, et selliste toodete import moodustas ainult väga väikese osa kogu Hiina impordist. Seega tuli argument tagasi lükata.

4. **Järeldus põhjuslike seoste kohta**

(150) Tuleb meenutada, et käesoleva juhtumi puhul on tegemist märkimisväärse toodangu ja müügi vähenemisega, turuosa kaotusega ning ka hinnalangusega, mis on ELi tootmisharu kahjumisse viinud. Hiinast pärit impordi maht, mis on oluliselt alla löönud ELi tootmisharu hinnad, ning Hiina turuosa on samal ajavahemikul kasvanud.

(151) Komisjon on analüüsinud kõiki tegureid, mis võisid ELi tootmisharule tekitatud olulisele kahjule kaasa aidata. Sellega seoses leiti, et majanduskriis, Türgist pärit import ja ELi tootjate vaheline konkurents, mis viis tootmise kontsentreerumiseni, võisid avaldada mingit mõju kahju tekitavale olukorrale. Esialgu järeldatakse siiski, et nende tegurite mõju ei ole selline, mis kõrvaldaks põhjusliku seose dumpinguhinnaga impordi ja kindlaks tehtud kahju vahel, nagu eespool on üksikasjalikul kirjeldatud.

(152) Lähtudes eespool esitatud analüüsist kõigi teadaolevate tegurite mõju kohta ELi tootmisharu olukorrale, tehakse seega esialgne järeldus, et Hiina RVst pärit dumpinguhindadega impordi ja ELi tootmisharule tekkinud olulise kahju vahel on olemas põhjuslik seos.

F. **ELi HUVID**

1. **ELi tootmisharu huvid**

(153) Käesoleva juhtumi puhul oli ELi tootjate koostöö ja toetuse tase kõrge (üle 70 %). See lubab oletada, et meetmete võtmine on selgelt ELi tootjate huvides.

(154) Uurimine näitas, et ELi tootmisharule on tekitatud oluline kahju dumpinguhinnaga impordi tõttu, mis lõi alla ELi tootmisharu hinnad (vt üksikasjalikumalt põhjendus 93 jj).

(155) Võib oodata, et ELi tootmisharu saab kasu meetmetest, mis tõenäoliselt hoiavad ära edasise madala dumpinguhinnaga impordi voo.

(156) Kui meetmeid ei võetaks, võib oodata, et madala dumpinguhinnaga alumiiniumrataste import, eelkõige järelturu sektoris, jätkub või isegi kasvab. Ei saa ka välistada, et kasvav hinnasurve järelturu sektorile ning selle sektori levik mõjutavad vähemalt kaudselt algseadmete valmistajate sektori olukorda. Sellega seoses on leitud, et teatavad tootjad vaatlusaluses riigis on liikumas või juba liikunud järelturu keskmisele või kõrgemale tasandile ning sealt edasi algseadmete valmistajate sektorisse – väga madalate hindadega. On oodata, et selline suund jätkub ja võib tõenäoliselt ohustada suurt rühma ELi tootjaid, kes tegutsevad algseadmete valmistajate sektoris. Kuna kõnealuste tootjate rahaline olukord ja kasumlikkus ei ole piisavalt stabiilsed, et seista vastu edasisele dumpinguhinnaga impordi põhjustatud hinnasurvele, mis nende hinnad märkimisväärselt alla lõi, viiks see tõenäoliselt suure hulga ELi tootjate, kui mitte kõigi, järk-järgulise hävimiseni.

2. **Importijate huvid**

(157) Valimisse võeti (vt põhjendus 13) viis sõltumatut importijat ja kaks importivat kasutajat, kes valiti nende impordimahu alusel.

(158) Koostööd teinud sõltumatute importijate import on alla 10 % kogu Hiina RV impordimahust.

(159) Uurimine näitas, et enamus importijaid olid auto varuosadele spetsialiseerunud kauplejad. Nende hulgas võib eristada kahte kategooriat. Üks kategooria koosneb äriühingutest, kes impordivad ja müüvad edasi oma kaubamärgiga alumiiniumrattaid, mille tootmise nad on allhankega raames viinud Hiina RVsse. Nad ei ole siiski Hiina eksportijatega seotud. Sellel importijate kategoorial on tavaliselt üsna märkimisväärsed lisandväärtuse loomise tegevused ELis (nt disain, uurimis- ja arendustöö) ning mõnikord on neil ka oma turustuskett ja vastav tööhõive tase. Teine kategooria koosneb importijatest/turustajatest, kes on rohkem mahule ja vähem kaubamärgile orienteeritud kauplejad. Üldiselt on neil importijatel madalamad struktuurikulud ja väiksema lisandväärtusega tegevused.

(160) Madal koostöö tase sõltumatute importijate hulgas lubab oletada, et meetmete võtmine ei mõjutaks nende tegevust märkimisväärselt. Koostööd teinud importijate/turustajate puhul leiti, et Hiinast pärit alumiiniumrataste edasimüük moodustas nende kogukäibest 1–6 %. Allhankeid tegevate äriühingute puhul on olukord keerulisem, kuna Hiinast pärit alumiiniumrataste edasimüük võib olla peaaegu kogu nende äritegevus. Kui võetaks meetmed, siis mõjutaksid need kindlasti nende tegevust, kuigi praegusel etapil on raske määrata nende mõju suurust. Seda küsimust uuritakse edasi.

3. **Kasutajate huvid**

3.1. *Üldised märkused*

(161) Kasutajate küsimustikud saadeti umbes 20 kasutajale. Uurimises tegi koostööd 13 autotootjat. Koostööd tegi ka kaks ühendust, mis esindavad kasutajaid ning algseadmete valmistajate ja järelturu alumiiniumrataste importijaid.

(162) Koostööd teinud kasutajate import moodustab vastavalt Eurostati andmetele 19 % kogu Hiina RVst pärit impordist. Eurostati andmed ei võimalda täpselt määratleda, kas impordimüük toimus algseadmete valmistajate või järelturu sektoris. Nagu märgitud põhjenduses 133, võis siiski eristada algseadmete valmistajate ja järelturu sektorit, millest nähtus, et algseadmete valmistajate import moodustas 20–30 % kogu Hiina RVst pärit impordist. Neil põhjustel on asjakohane oletada, et koostöö algseadmete valmistajate sektoris oli väga kõrge.

(163) Üldiselt kasutavad autotootja Hiina varustust piiratud ulatuses. Individuaalselt vaadates selgub, et koostööd teinud autotootjad kasutavad erinevaid ärimudeleid. Mõned ei impordi Hiinast üldse, teised impordivad alla 5 %, kuid mõned impordivad kuni 30 % oma vajadustest.

(164) Nii importivad kui ka mitte importivad kasutajad on meetmetele vastu. Üks nende peamisi argumente on see, et autotootjate huvides on säilitada erinevaid tarneallikaid ning saada kasu konkurentsist rataste turul. Meetmete võtmise korral oleksid nad täielikult sõltuvad piiratud arvust Euroopa tootjatest. See argument ei ole siiski otsustav, kuna on olemas märkimisväärses koguses importi muudest kolmandatest riikidest.

3.2. *Meetmete maksumus*

(165) Alumiiniumrataste hind moodustab umbes 1 % auto hinnast. 20 %-lise meetme korral tõuseksid kulud seega 0,2 %. Nende autotootjate puhul, kes impordivad maksimaalselt 5 % alumiiniumratastest Hiinast, oleks kogukulude kasv kogu autotoodangus 5 % 0,2 %-st, s.t 0,01 %. Kuid isegi nende autotootjate puhul, kes impordivad kuni 30 % alumiiniumratastest Hiinast, oleks kogukulude kasv 30 % 0,2 %-st, s.t 0,06%. Seega oleks meetmete võtmisel vaid väga piiratud mõju kuludele. Pealegi tundub olevat levinud tava, et alumiiniumrattad, mida autotootjad impordivad teatava hinnaga (näiteks 50 eurot), müüakse lõpptarbijale kolme-neljakordse hinnaga (s.o 200 eurot).

3.3. *Tarnija vahetamise kulud*

(166) Nagu eelnevalt selgitatud, arendatakse algseadmete valmistajate alumiiniumrattad välja kaks aastat enne uue automudeli väljalaset. Igasugune tarnija vahetamine nõuab aega (vähemalt kuus kuud) ning võib tuua kaasa ka lisakulud seoses seadistamisega. Uurimine on näidanud, et enamus autotootjaid hajutavad tegelikult oma tarneallikaid, s.t konkreetseid alumiiniumrattaid tarnitakse kahelt (või enamalt) tootjalt. Selline kahekordne tarnimine toimub ka Hiinast hangitavate mudelite puhul, et tagada tarnekindlus. Seetõttu tundub, et tarnija vahetamise riski on Hiinast hankimise otsuse juures juba arvesse võetud. Lisaks nähtub uurimise käigus kogutud lepingutest, et autotootjad võivad üldiselt igal ajal ilma trahvideta lepingu üles öelda.

3.4. *Huvitatud isikute esitatud lisaväited*

(167) Mõned huvitatud isikud väitsid, et tollimaksude kehtestamine Hiinast pärit alumiiniumratastele annaks eelise Lõuna-Korea tootjatele, lisaks 0 %-lisele autode tollimaksule tulevase vabakaubanduslepingu kohaselt. Selle väite kohaselt oleks Lõuna-Korea autotootjatel jätkuv juurdepääs madalahinnalistele Hiina alumiiniumratastele ning nad võivad isegi taotleda tollimaksu tagastamist ELi eksporditud autode eest (teatavate autoosade impordi eest makstud tollimaksu võib selle auto ekspordi korral tagasi nõuda). Hiina alumiiniumrataste suhtes kohaldatav dumpinguvastane meede asetaks Euroopa autotootjad ebasoodsasse konkurentsiolukorda võrreldes 0 %-lise tollimaksuga ELi imporditavate Lõuna-Korea autodega.

(168) Tuleb märkida, et Lõuna-Koreast pärit autode turuosa ELi turul on praegu vaid 3 %. Kuna Korea autode impordi arengut on raske ette näha, kuid võttes arvesse meetmete väga väikest mõju otsestele kuludele ELi autotootjate jaoks, ei saa praegusel etapil järeldada, et dumpinguvastase tollimaksu kehtestamine Hiinast pärit alumiiniumrataste suhtes mängiks selles osas erilist rolli.

4. **Tarbijate huvid**

(169) Ühtegi väidet ei esitatud seoses meetmete mõjuga lõpptarbijale. See asjaolu ning uurimisel leitud madal mõju kuludele ja autotootjate hinnastrateegiad räägivad selle tõenäosuse vastu, et meetmed võiksid tarbijahindadele märkimisväärset mõju avaldada.

5. **Tarnijate huvid**

(170) Tarnijate küsimustikule vastas viis tarnijat, kes tarnivad tooraineid/varustust alumiiniumrataste tootjatele ELis. Nad tarnivad alumiiniumi/esmase valu valuplokke, värvi/kruntvärvi või madalsurve seadmeid. Valuplokkide tarnijate müük ELi tootmisharule moodustab ainult väikese osa nende tegevusest (alla 6 % nende kogukäibest), mistõttu nende huvi Hiinast pärit alumiiniumratastele kohaldatavate dumpinguvastaste meetmete suhtes on kasin. Teiste tarnijate puhul (seadmete või värvi või madalsurve seadmete tarnijad) moodustab müük ELi tootmisharule 30–50 % nende kogukäibest. Arvestades, et need äriühingud on väikese ja keskmise suurusega ettevõtted, on ELi tootmisharu elujõulisus nende tegevuse jaoks olulise tähtsusega.

6. **Järeldus ELi huvide kohta**

(171) Eespool esitatut silmas pidades ja tuginedes kättesaadavale teabele ELi huvide kohta, jõuti esialgsele järeldusele, et puuduvad mõjuvad põhjused, mis õigustaksid Hiina RVst pärit alumiiniumrataste impordile kohaldavate ajutiste meetmete võtmata jätmist.

G. **AJUTISED MEETMED**

1. **Kahju kõrvaldamise tase**

(172) Dumpingu, tekitatud kahju, põhjuslike seoste ja ELi huvide kohta tehtud järeldusi silmas pidades tuleb kehtestada ajutised dumpinguvastased meetmed, et dumpinguhinnaga import Hiina RVst ei tekitaks ELi tootmisharule täiendavat kahju.

(173) Kõnealuste tollimaksude taseme määramisel võeti arvesse kindlaks tehtud dumpingumarginaale ning ELi tootmisharule tekitatud kahju kõrvaldamiseks vajalikku tollimaksumäära.

(174) Nagu märgitud põhjenduses 20, iseloomustab alumiiniumrataste turgu kaks üsna erinevat turusektorit. Uurimisel tehti veel kindlaks, et ELi tootjate müük oli peamiselt suunatud algseadmete valmistajate sektorile ning moodustas 85 % kogu ELi tootmisharu müügist.

(175) Seetõttu leiti, et ajutiste meetmete kohaldamiseks on asjakohane hinnata kahjumarginaali, mis võtab arvesse seda konkreetset turusituatsiooni.

(176) Algseadmete valmistajate sektoris teevad alumiiniumrataste ostjad (kes on autotootjad) oma tellimused hankemenetluste kaudu. Selle tulemusel võib juhtuda, et ühte ja sama rattamudelit, mis pannakse ühe ja sama automudeli alla, tellitakse suurtes kogustes mitmest allikast, sageli Hiina ja ELi tootjalt samaaegselt. Esialgu järeldati, et selline hankemenetlus annab täpse ja usaldusväärse ülevaate sama pakkumise pärast konkureerivate Hiina ja ELi tarnijate vahelisest keskmisest hinnakonkurentsist uurimisperioodil.

(177) Seetõttu leiti, et on asjakohane arvutada hindade allalöömise marginaal ELi tootjate ja Hiina eksportijate esitatud andmete järgi kindlaks tehtud hindade alusel, kui nad sellistel pakkumistel konkureerivad.

(178) Kahju tekitava dumpingu mõju kõrvaldamiseks vajaliku tollimaksumäära arvutamisel leiti, et ükskõik milline meede peaks võimaldama ELi tootmisharul katta oma tootmiskulud ja saavutada mõistlikku kasumit. Tootmiskulude puhul tehti kohandusi ELi tootmisharule uurimiseperioodil osaks saanud tegeliku kahjumi suhtes (– 5,4 %). Järeldati, et mõistlik maksueelne kasum, mida seda tüüpi tootmisharu suudaks normaalsetes konkurentsitingimustes (st ilma dumpinguhinnata impordita) saavutada sarnase toote müügil ELis, tuleks määrata võrreldes 2006. aastal saavutatud kasumlikkusega, mis oli + 3,2 %. Tol aastal oli Hiinast pärit impordi maht veel suhteliselt madal. Lähtuvalt sellest arvutati ELi tootmisharu samasuguse toote mittekahjustav hind.

(179) Selle põhjal arvutati hindade allalöömise marginaaliks 20,6 %.

(180) Seda tulemust kinnitati veel täiendava arvutusega, mis põhines uurimise käigus mõnede autotootjate esitatud hankelepingute võrdlusel. Kui autotootjad tellisid sama alumiiniumratta mudelit nii Hiina kui ka ELi tootjalt, siis oli hindade allalöömise marginaal (võttes arvesse tehtud kohandusi, nagu selgitati põhjenduses 93 jj) samas suurusjärgus kui eelmises põhjenduses kindlaks tehtu.

(181) Märgitakse, et kõnealune hindade allalöömise marginaal on madalam kui põhjendustes 76 jj kindlaks tehtud dumpingumarginaal ning seetõttu tuleks seda kasutada tollimaksumäära kehtestamisel vastavalt väiksema tollimaksu eeskirjale.

(182) Võttes arvesse käesoleval juhtumil kahju kõrvaldamise taseme kindlaksmääramiseks kasutatud meetodit, peetakse teostamatuks määrata individuaalsed dumpinguvastase tollimaksu määrad algmääruse artikli 9 lõike 5 teise lause kohaselt. Eelkõige on see teostamatu seetõttu, et puuduvad usaldusväärsed andmed analüüsimiseks konkreetsete äriühingute tasandil. Seetõttu otsustatakse ajutiselt kehtestada üleriigiline dumpinguvastane tollimaks kogu Hiinast pärit impordile hindade allalöömise marginaali tasemel, 20,6 %.

2. **Ajutised meetmed**

(183) Eelmainitut silmas pidades leitakse, et algmääruse artikli 7 lõike 2 kohaselt tuleb Hiina RVst pärit impordi suhtes kehtestada ajutine dumpinguvastane tollimaks. Sellisel juhul peaks tollimaksu määr vastama kindlaks määratud kahjumarginaali tasemele.

(184) Kavandatav dumpinguvastase tollimaksu määr on seetõttu 20,6 %.

H. **TEAVITAMINE**

(185) Eespool esitatud esialgsed järeldused tehakse teatavaks kõikidele huvitatud isikutele, kellele pakutakse võimalust teha oma seisukohad kirjalikult teatavaks ja taotleda ärakuulamist. Enne lõplike otsuste vastuvõtmist analüüsitakse nende märkusi ja kui see on õigustatud, võetakse neid arvesse. Lisaks märgitakse, et tollimaksude kehtestamist käsitlevad järeldused seoses käesoleva määrusega on esialgsed ning need võidakse lõplike järelduste tegemisel üle vaadata,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

1. Käesolevaga kehtestatakse ajutine dumpinguvastane tollimaks CN-rubriikide 8701–8705 alla kuuluvate mootorsõidukite alumiiniumrataste (tarvikutega või mitte, varustatud rehvidega või mitte) suhtes, mis praegu kuuluvad CN-koodide ex 8708 70 10 ja ex 8708 70 50 alla (TARICi koodid 8708 70 10 10 ja 8708 70 50 10) ning mis on pärit Hiina Rahvavabariigist.

2. Ajutise dumpinguvastase tollimaksu määr, mida kohaldatakse esimeses lõikes kirjeldatud toodete netohinna suhtes ELi piiril enne tollimaksu sissenõudmist, on 20,6 %.

3. Lõikes 1 nimetatud toode lubatakse ELis vabasse ringlusse ajutise tollimaksu summa suuruse tagatise esitamisel.

4. Kui ei ole ette nähtud teisiti, kohaldatakse kehtivaid tollimaksusätteid.

Artikkel 2

Ilma et see piiraks määruse (EÜ) nr 1225/2009 artikli 20 kohaldamist, võivad huvitatud isikud taotleda käesoleva määruse vastuvõtmise aluseks olnud oluliste faktide ja kaalutluste avalikustamist, teha oma seisukohad kirjalikult teatavaks ning taotleda komisjonilt suulist ärakuulamist ühe kuu jooksul pärast käesoleva määruse jõustumist.

Nõukogu määruse (EÜ) nr 1225/2009 artikli 21 lõike 4 kohaselt võivad asjaomased isikud käesoleva määruse kohaldamise kohta arvamust avaldada ühe kuu jooksul pärast selle jõustumist.

Artikkel 3

Käesolev määrus jõustub järgmisel päeval pärast avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Käesoleva määruse artiklit 1 kohaldatakse kuue kuu vältel.

Määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 10. mai 2010

Komisjoni nimel
president
José Manuel BARROSO