VERORDENING (EU) Nr. 404/2010 VAN DE COMMISSIE

van 10 mei 2010

tot instelling van een voorlopig antidumpingrecht op bepaalde aluminium wielen van oorsprong uit de Volksrepubliek China

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gelet op het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gelet op Verordening (EG) nr. 1225/2009 van de Raad van 30 november 2009 betreffende beschermende maatregelen tegen invoer met dumping uit landen die geen lid zijn van de Europese Gemeenschap [1] („de basisverordening"), en met name op artikel 7,

Na raadpleging van het Raadgevend Comité,

Overwegende hetgeen volgt:

A. PROCEDURE

1. Inleiding van een procedure

(1) Op 13 augustus 2009 heeft de Commissie met een bericht in het Publicatieblad van de Europese Unie [2] de inleiding van een antidumpingprocedure betreffende de invoer van bepaalde aluminium wielen van oorsprong uit de Volksrepubliek China („het betrokken land" of „de VRC") aangekondigd.

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

2. Partijen bij de procedure

(3) De Commissie heeft de klager, de in de klacht vermelde producenten in de Unie, andere haar bekende producenten in de Unie, producenten-exporteurs in de VRC, importeurs, handelaren, gebruikers, leveranciers en haar bekende betrokken verenigingen, alsmede de vertegenwoordigers van de VRC, van de inleiding van de procedure in kennis gesteld. Belanghebbenden kregen de gelegenheid om binnen de in het bericht van opening genoemde termijn hun standpunt schriftelijk kenbaar te maken en te verzoeken te worden gehoord.

(4) Alle belanghebbenden die daarom met opgave van redenen hadden verzocht, werden gehoord.

(5) Gezien het grote aantal producenten-exporteurs in de VRC, importeurs, en producenten in de Unie, werd in het bericht van inleiding overwogen om overeenkomstig artikel 17 van de basisverordening voor de vaststelling van dumping en schade gebruik te maken van steekproeven. Om de Commissie in staat te stellen te beslissen of een steekproef noodzakelijk was en, zo ja, deze samen te stellen, is alle producenten-exporteurs, importeurs, en producenten in de Unie verzocht zich bij de Commissie kenbaar te maken en de in het bericht van inleiding vermelde informatie te verstrekken.

(6) In totaal 36 ondernemingen of groepen van verbonden ondernemingen („groepen") in de VRC meldden zich binnen de termijn aan en verstrekten de gevraagde informatie. Deze 36 ondernemingen of groepen hielden zich tijdens het onderzoektijdvak bezig met de vervaardiging van het betrokken product en/of de uitvoer ervan naar de Europese Unie en wensten in de steekproef te worden opgenomen. Zij werden als medewerkende ondernemingen beschouwd en kwamen voor opname in de steekproef in aanmerking. De mate van medewerking uit de VRC, d.w.z. het aandeel van de medewerkende Chinese ondernemingen in de totale Chinese uitvoer naar de EU, lag boven de 90 %.

(7) Na de betrokken partijen overeenkomstig artikel 17, lid 2, van de basisverordening te hebben geraadpleegd, heeft de Commissie overeenkomstig artikel 17 van de basisverordening een steekproef samengesteld op basis van de grootste representatieve exporthoeveelheden die binnen de beschikbare tijd kunnen worden onderzocht en rekening houdend met de geografische spreiding van de medewerkende ondernemingen of groepen. De steekproef bestaat uit vier (groepen van) ondernemingen, die 47 % van de uitvoer naar de EU van de 36 medewerkende ondernemingen of groepen vertegenwoordigen, en ongeveer 43 % van de totale uitvoer naar de EU vanuit de VRC. De autoriteiten van de VRC en de Chinese Kamer van Koophandel waren het eens met de samenstelling van de steekproef door de Commissie, maar verzochten dat nog ten minste twee andere (groepen van) ondernemingen in de steekproef zouden worden opgenomen. Aangezien de oorspronkelijke steekproef twintig ondernemingen bevat die tot vier groepen behoren, werd evenwel besloten dat geen ondernemingen of groepen meer konden worden toegevoegd omdat het onderzoek anders niet binnen de statutaire termijnen zou kunnen worden voltooid.

(8) Vijf producenten-exporteurs in de VRC, die niet in de steekproef waren opgenomen, verzochten om een individueel onderzoek en verstrekten de desbetreffende informatie binnen de vastgestelde termijn met het oog op de toepassing van artikel 9, lid 6, en artikel 17, lid 3, van de basisverordening. Gezien evenwel de omvang van de steekproef, die vier groepen met talrijke ondernemingen bevat, concludeert de Commissie overeenkomstig artikel 17, lid 3, van de basisverordening dat geen individueel onderzoek kan worden toegekend aan producenten-exporteurs in de VRC die niet in de steekproef zijn opgenomen omdat zulks te belastend zou zijn en aan een tijdige afsluiting van het onderzoek in de weg zou staan.

[1] PB L 343 van 22.12.2009, blz. 51.
[2] PB C 190 van 13.8.2009, blz. 22.

(9) Om de producenten-exporteurs in de VRC in de gelegenheid te stellen desgewenst om een behandeling als marktgerichte onderneming („BMO") of een individueel onderzoek overeenkomstig artikel 17, lid 3, van de basisverordening te verzoeken, heeft de Commissie de Chinese producenten-exporteurs die daarom hadden verzocht en de Chinese autoriteiten aanvraagformulieren toegezonden.

(10) Het bericht van inleiding is naar ongeveer veertig producenten van aluminium wielen in de Unie gestuurd. De Commissie heeft zeventien antwoorden ontvangen. Vijf groepen van ondernemingen zijn in de steekproef opgenomen, aangezien zij representatief zijn bevonden voor de totale productie van de Unie wat betreft de verkochte hoeveelheden en de productie in de EU (meer dan 75 %), de geografische dekking en het soort activiteit, namelijk fabrikant van originele uitrusting (Original Equipment Manufacturer — OEM) en verkoop op de onderdelenmarkt (aftermarket — AM) (zie overweging 19 en volgende voor meer details). Hoewel de in de steekproef opgenomen producenten in de EU hoofdzakelijk aan het OEM-segment verkopen, verkochten twee van de in de steekproef opgenomen producenten ook aan het AM-segment. In de steekproef zijn ook ondernemingen opgenomen die de klacht niet mee hebben ingediend.

(11) Tijdens het onderzoek hebben partijen nieuwe argumenten naar voren gebracht betreffende verschillen die volgens hen bestaan tussen het OEM- en het AM-segment. Om over meer nuttige informatie te kunnen beschikken, is besloten de steekproef uit te breiden met één extra (grote) producent die in het AM-segment actief is.

(12) De klagers hebben gevraagd hun namen geheim te houden uit vrees voor vergeldingsacties van afnemers of concurrenten. De Commissie oordeelde dat vergeldingsacties inderdaad heel goed mogelijk waren en ging er derhalve mee akkoord de namen geheim te houden. Na de inleiding van de procedure stemden alle medewerkende ondernemingen ermee in hun namen vrij te geven in hun hoedanigheid van medewerkende onderneming, maar — in voorkomend geval — niet in hun hoedanigheid van klager.

(13) Het bericht van inleiding is naar ongeveer tachtig importeurs en importeurs/gebruikers van aluminium wielen gestuurd. De Commissie heeft veertig antwoorden ontvangen van ondernemingen die ongeveer een derde van de totale invoer uit China vertegenwoordigen. Twaalf van die antwoorden waren afkomstig van importeurs; de overige waren afkomstig van importeurs-gebruikers. Zeven ondernemingen waren in de steekproef opgenomen (vijf importeurs en twee importeurs-gebruikers).

(14) De Commissie heeft vragenlijsten toegestuurd aan de zes producenten in de Unie die in de steekproef waren opgenomen, aan de producenten-exporteurs die in de steekproef voor de VRC waren opgenomen of om indivuduele behandeling (IB) hadden verzocht, en aan de zeven importeurs die in de steekproef waren opgenomen. Er werden ook vragenlijsten toegestuurd aan gebruikers en andere medewerkende producenten.

(15) De vragenlijsten werden beantwoord door de vier Chinese producenten-exporteurs die in de steekproef waren opgenomen en door vijf Chinese producenten-exporteurs die overeenkomstig artikel 17, lid 3, van de basisverordening om IB hadden verzocht. Er werden ook antwoorden ontvangen van de zes producenten in de Unie die in de steekproef waren opgenomen, van drie importeurs die niet met een producent-exporteur verbonden waren, van negen andere producenten in de EU en van dertien gebruikers. De Commissie heeft tevens opmerkingen ontvangen van de Chinese Kamer van Koophandel en van twee gebruikersverenigingen.

(16) De Commissie heeft alle gegevens die voor een voorlopige vaststelling van dumping, schade als gevolg hiervan en het belang van de Unie nodig werden geacht, ingewonnen en gecontroleerd, en heeft bij de volgende ondernemingen ter plaatse een controle uitgevoerd:

a) producenten in de Unie

— Borbet group:

Borbet Solingen GmbH — Duitsland

— Heyes Lemmerz group:

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

Heyes Lemmerz Italy Holding s.r.l. — Italië

— Ronal group:

Ronal AG — Zwitserland

Ronal Polska Sp. z o.o. — Polen

— Speedline s.r.l. — Italië

— Mapsa S. Coop. L. — Spanje

— AEZ — Duitsland

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

b) producenten-exporteurs en hun verbonden ondernemingen in de VRC

— 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) verbonden ondernemingen in de Unie

— OZ Deutschland, Biberbach (Duitsland)

— OZ SpA, Bassano del Grappa (Italië)

d) verbonden ondernemingen in Singapore

— OZ Asia

— YHI Manufacturing

e) gebruikers

— Renault — Frankrijk

— BMW — Duitsland.

(17) Daar voor het vaststellen van de normale waarde voor producenten-exporteurs aan wie geen BMO werd toegekend, gebruik moest worden gemaakt van de gegevens in een referentieland, in dit geval Turkije, vond een controlebezoek plaats bij onderstaande ondernemingen:

f) producenten in Turkije

— CMS Jant ve Makina Sanayi A.Ş.

— Hayes Lemmerz İnci Aluminyum.

3. **Onderzoektijdvak**

(18) Het onderzoek naar de dumping en schade had betrekking op de periode van 1 juli 2008 tot en met 30 juni 2009 („het onderzoektijdvak" of „OT"). Het onderzoek naar de ontwikkelingen die relevant zijn voor de schadebeoordeling had betrekking op de periode van 1 januari 2006 tot het eind van het OT („de beoordelingsperiode").

B. **BETROKKEN PRODUCT EN SOORTGELIJK PRODUCT**

1. **Betrokken product**

(19) Het betrokken product wordt gedefinieerd als aluminium wielen voor motorvoertuigen van de GN-posten 8701 tot en met 8705, al dan niet met toebehoren en al dan niet met banden, momenteel ingedeeld onder de GN-codes ex 8708 70 10 en ex 8708 70 50, van oorsprong uit de Volksrepubliek China („het betrokken product").

(20) Het betrokken product wordt in de Unie via twee distributiekanalen verkocht: aan het segment fabrikant van originele uitrusting (Original Equipment Manufacturer — OEM) en aan het segment onderdelenmarkt (aftermarket — AM). In het OEM-segment organiseren autofabrikanten (ongeveer twee jaar voor de lancering van een nieuw automodel) aanbestedingen voor aluminium wielen; zij zijn betrokken bij de ontwikkeling van een nieuw wiel, dat hun merknaam zal dragen. Producenten in de Unie en Chinese exporteurs concurreren met elkaar bij dezelfde aanbestedingen. In de AM-sector worden aluminium wielen door producenten van aluminium wielen ontworpen, ontwikkeld en van hun merk voorzien, om vervolgens aan groothandelaren, detailhandelaren, tuningbedrijven, garages enz. te worden verkocht.

(21) Eén exporteur voerde aan dat de aluminium wielen die voor het OEM-segment bestemd zijn van de productomschrijving van deze procedure moeten worden uitgesloten omdat zij uitsluitend op nieuwe auto's worden gemonteerd, terwijl de aluminium wielen die voor het AM-segment bestemd zijn, dienen om het aluminium wiel uit het OEM-segment tijdens de levensduur van een automodel te vervangen. Het argument spreekt zichzelf tegen omdat het bevestigt dat aluminium wielen uit het AM-segment gemaakt zijn om in dezelfde mate te passen en te presteren als aluminium wielen uit het OEM-segment. In feite kunnen de aluminium wielen uit het AM-segment volgens verschillende productieprocessen [1] worden geproduceerd, in alle diameters en gewichten, met alle verschillende soorten afwerking enz. Het enige verschil tussen aluminium wielen uit het OEM-segment en aluminium wielen uit het AM-segment is het distributiekanaal, waarbij voor wielen uit het OEM-segment de auto-industrie bij de ontwikkeling en het ontwerp van het wiel betrokken is. Er werd eveneens geargumenteerd dat de prijsvorming voor aluminium wielen uit het OEM- en het AM-segment verschilt, omdat de eerste is gekoppeld aan de schommelende prijs op de London Metal Exchange (LME). De autofabrikanten gebruiken inderdaad een zogenoemde nulbasisprijsformule. Die omvat drie elementen: 1) de aluminiumprijs (variabel, gekoppeld aan de LME), 2) de toegevoegde waarde, verwerkingskosten, en 3) een vaste kwaliteitstoeslag. Deze prijsvormingsmethode is aangepast aan de behoeften van de autoindustrie, maar de kostenelementen van aluminium wielen uit het OEM- en het AM-segment zijn dezelfde.

(22) Hoewel aluminium wielen uit het OEM- en het AM-segment verschillende distributiekanalen hebben, zijn hun fysische en technische eigenschappen bijgevolg dezelfde en zijn zij onderling verwisselbaar. Daarom worden zij als één enkel homogeen product beschouwd. Bovendien worden aluminium wielen via beide kanalen in aanzienlijke hoeveelheden vanuit China verkocht en ingevoerd. In het licht van deze bevindingen wordt voorlopig geconcludeerd dat de uitsluiting van aluminium wielen uit het OEM-segment van de productomschrijving van het onderzoek niet gerechtvaardigd is.

(23) Een belanghebbende argumenteerde dat wielen voor gocarts moeten worden uitgesloten omdat zij niet onder de GN-posten 8701 tot en met 8705 vallen. De belanghebbende kon evenwel niet op afdoende wijze aantonen dat gocarts niet onder de bovengenoemde GN-posten vallen; dit argument werd bijgevolg voorlopig afgewezen.

(24) Dezelfde belanghebbende voerde aan dat wielen voor terreinwagens ook van de productomschrijving moesten worden uitgesloten omdat die wielen fundamenteel zouden verschillen van wielen die voor andere motorvoertuigen worden gemaakt. Bepaalde terreinwagens kunnen onder de GN-posten 8701 tot en met 8705 worden ingedeeld, waardoor hun wielen onder de productomschrijving van dit onderzoek vallen. Dit argument werd bijgevolg voorlopig verworpen.

2. **Soortgelijk product**

(25) Vastgesteld werd dat het betrokken product, de aluminium wielen die in de VRC worden geproduceerd en aldaar op de binnenlandse markt worden verkocht, en de aluminium wielen die in het voorlopige referentieland, Turkije, worden geproduceerd en aldaar op de binnenlandse markt worden verkocht dezelfde fysische, chemische en technische basiskenmerken hebben en voor dezelfde doeleinden worden gebruikt als die welke door de bedrijfstak van de Unie in de Unie worden geproduceerd en daar ook worden verkocht. Daarom worden deze producten voorlopig beschouwd als soortgelijk in de zin van artikel 1, lid 4, van de basisverordening.

C. **DUMPING**

1. **Behandeling als marktgerichte onderneming**

(26) Ingevolge artikel 2, lid 7, onder b), van de basisverordening wordt bij antidumpingonderzoeken betreffende producten van oorsprong uit de VRC de normale waarde voor producenten die aan de criteria van lid 7, onder c), van dat artikel voldoen, overeenkomstig de leden 1 tot en met 6 van dat artikel vastgesteld. Voor de duidelijkheid zijn deze criteria hieronder nog eens kort samengevat:

[1] Gegoten, geflowvormde, gesmede en twee- en driedelige wielen.

— besluiten van ondernemingen zijn een reactie op marktsignalen, zonder staatsinmenging van betekenis, en kosten weerspiegelen de marktprijzen;

— ondernemingen beschikken over een duidelijke basisboekhouding die onder controle staat van een onafhankelijke instantie in overeenstemming met de hiervoor internationaal geldende normen („IAS") en die alle terreinen bestrijkt;

— er zijn geen verstoringen van betekenis die nog voortvloeien uit het vroegere systeem zonder marktekonomie;

— de betrokken ondernemingen zijn onderworpen aan faillissements- en eigendomswetten die stabiliteit en juridische zekerheid verschaffen; en

— omrekening van munteenheden geschiedt tegen de marktkoers.

(27) Alle in de steekproef opgenomen groepen exporteurs hebben in het kader van dit onderzoek om BMO overeenkomstig artikel 2, lid 7, onder b), van de basisverordening verzocht en binnen de vastgestelde termijn het desbetreffende aanvraagformulier ingevuld.

(28) Voor alle in de steekproef opgenomen groepen exporteurs heeft de Commissie alle gegevens verzameld die zij nodig achtte, en heeft zij de in het aanvraagformulier voor BMO verstrekte gegevens bij de desbetreffende groepen exporteurs ter plaatse gecontroleerd.

(29) Uit het onderzoek bleek dat geen van de vier Chinese ondernemingsgroepen in aanmerking kwam voor BMO, omdat zij geen van alle aan alle in artikel 2, lid 7, onder c), van de basisverordening genoemde criteria voldeden, en wel om de volgende redenen.

Criterium 1

(30) Geen van de in de streekproef opgenomen groepen exporteurs kon aantonen dat hij aan criterium 1 voldeed, gezien de staatsinmenging in beslissingen betreffende de grondstof (aluminium).

(31) In alle in de steekproef opgenomen groepen blijkt het aluminium dat voor de productie van aluminium wielen wordt gebruikt, namelijk grotendeels op basis van langetermijncontracten op de Chinese binnenlandse markt te zijn aangekocht. De prijzen zijn gebaseerd op noteringen van primair aluminium op de Chinese spotmarkten, vermeerderd met een vergoeding voor de verwerking (en voor één onderneming ook op de Shanghai Futures Exchange (SHFE)). Er zij op gewezen dat de notering op de spotmarkten gelijk lopen met de SHFE.

(32) De Chinese staat speelt een grote rol bij de prijsvorming voor primair aluminium en grijpt met een aantal instrumenten permanent in op de markt.

(33) In de eerste plaats worden op primair aluminium voor de uitvoer 17 % btw (terwijl de btw op de uitvoer van afgewerkte goederen wordt terugbetaald) en 15 % uitvoerrechten geheven.

(34) In de tweede plaats mengt de staat zich in de prijsvorming op de Shanghai Futures Exchange (SHFE) in; de SHFE is een gesloten beurs voor in China geregistreerde ondernemingen en Chinese burgers. De staat mengt zich in de prijsvorming op de SHFE in doordat hij zowel verkoper is van primair aluminium als koper via het State Reserve Bureau en andere staatsorganen. Bovendien stelt de staat dagelijks prijsbeperkingen vast via de voorschriften van de SHFE, die door de staatstoezichthouder, de China Securities Regulatory Commission (CSRC), zijn goedgekeurd.

(35) Een ander voorbeeld van staatsinmenging is het recente pakket stimuleringsmaatregelen van de Chinese regering om de gevolgen van de economische crisis te beperken. Eind 2008 voerde het State Reserves Bureau een programma in om aluminium te kopen van smelterijen teneinde hun activiteiten te ondersteunen nadat de vraag ingevolge de wereldwijde financiële crisis was gedaald. Die door de staat gesteunde aankopen absorbeerden het grootste deel van de voorraden op de binnenlandse markt en dreven de prijzen tijdens de eerste helft van 2009 in de hoogte.

(36) Dit werd als een onderliggende factor van staatsinmenging in besluiten van ondernemingen inzake grondstoffen beschouwd. Het huidige Chinese systeem van hoge uitvoerrechten en niet-terugbetaling van de btw voor de uitvoer van primair aluminium en andere grondstoffen, in combinatie met enerzijds de vrijstelling van uitvoerrechten en de terugbetaling van de btw op de uitvoer van het downstreamproduct en anderzijds de staatsinmenging in de prijsvorming op de SHFE, heeft inderdaad noodzakelijkerwijs geleid tot een situatie waar de Chinese aluminiumprijzen nog steeds het resultaat zijn van staatsinmenging. Dat heeft ertoe geleid dat de prijzen op de LME sinds jaar en dag aanzienlijk afwijken van die op de Chinese markt [1]. Tussen midden 2005 en eind 2008 lagen de LME-prijzen aanzienlijk hoger dan die op de Chinese markten, wat onderstreept dat er geen arbitrage van betekenis plaatsvindt tussen de Chinese markten en de markten in de rest van de wereld.

(37) De veelvoudige verstoringen door de staat van de Chinese prijzen van primair aluminium beïnvloeden bijgevolg de beslissingen van de Chinese producenten van aluminium wielen bij de aankoop van grondstoffen. Zij hebben bovendien voordeel bij die verstoringen, aangezien zij normaal gezien hun aankopen op de Chinese markt verrichten, bij plaatselijke leveranciers die de prijzen van de Chinese spotmarkten (of SHFE) als norm toepassen, maar zij ook bepaalde hoeveelheden tegen LME-prijzen kunnen kopen wanneer de prijzen op de Chinese markt door staatsinmenging hoger zijn.

[1] Bij wijze van uitzondering was dit niet het geval gedurende een aantal maanden van het onderzoektijdvak van deze procedure. De prijsstijging op de Chinese aluminiummarkten was het resultaat van een pakket stimuleringsmaatregelen van de Chinese overheid om de gevolgen van de economische crisis te beperken. (Eind 2008 voerde het State Reserves Bureau een programma in om aluminium te kopen van smelterijen teneinde hun activiteiten te ondersteunen in de context van de ingevolge de wereldwijde financiële crisis gedaalde vraag. Die door de staat gesteunde aankopen absorbeerden het grootste deel van de voorraden op de binnenlandse markt in maart en april en dreven de prijzen tijdens de eerste helft van 2009 in de hoogte.)

(38) Bij de hierboven beschreven algemene situatie komt nog dat drie andere groepen niet aan andere vereisten van criterium 1 voldoen wegens aanzienlijke staatsinmenging in belangrijke besluiten van ondernemingen. In het geval van één van de groepen beschikt een overheidsbedrijf in twee van zijn ondernemingen voor bepaalde belangrijke beslissingen over vetorechten die niet in verhouding staan tot zijn kapitaalaandeel. In het geval van een andere groep zijn bepaalde belangrijke beslissingen in de meeste ondernemingen onderhevig aan significante staatsinmenging, omdat de ondernemingen voor 100 % in handen van de staat zijn, of omdat de directeur die de overheidsaandeelhouder vertegenwoordigt vetorechten heeft voor belangrijke beslissingen van de onderneming. Hoewel de ondernemingen het tegendeel beweren, is uit het onderzoek bovendien gebleken dat de plaatselijke publieke arbeidsdienst vetorechten heeft wat de werkgelegenheid in twee van die ondernemingen betreft. In het geval van een derde groep heeft de familie die de controle heeft over de groep banden met de regerende partij, en is één van de ondernemingen van de groep onderhevig aan significante staatsinmenging bij bepaalde belangrijke beslissingen, aangezien de directeur die een overheidsaandeelhouder vertegenwoordigt een vetorecht heeft bij belangrijke beslissingen van de onderneming.

Criterium 2

(39) In één groep schenden alle ondernemingen duidelijk de fundamentele boekhoudbeginselen. Met name IAS 1 (Presentatie van de jaarrekening), IAS 12 (Belastingen naar de winst) en IAS 16 (Materiële vaste activa) werden niet nageleefd. Bijgevolg wordt geoordeeld dat de rekeningen niet overeenkomstig de internationale boekhoudnormen zijn opgesteld en gecontroleerd. Voor een andere groep stelde de Commissie vast dat IAS 1 en IAS 31 niet waren nageleefd.

Criterium 3

(40) Voor één groep zijn er voor verschillende ondernemingen duidelijke verstoringen wat de grondgebruiksrechten en de verwerving van vaste activa betreft; voorts hebben de meeste ondernemingen in de groep preferentiële fiscale regelingen, belastingrestituties en subsidies genoten, die verstoringen vormen die nog voortvloeien uit het vroegere systeem zonder markteconomie. Als het bijvoorbeeld om de omzet gaat, waren deze verstoringen significant.

(41) Drie ondernemingen van een andere in de steekproef opgenomen groep hebben preferentiële fiscale regelingen genoten, die verstoringen vormen die nog voortvloeien uit het vroegere systeem zonder markteconomie. Als het bijvoorbeeld om de omzet gaat, kunnen deze verstoringen als significant worden beschouwd.

(42) Tevens blijkt dat twee ondernemingen van een andere groep niet voldoen aan criterium 3. De eerste onderneming heeft het grondgebruiksrecht pas lang na de termijn betaald en heeft daarbij geen boete opgelopen, hoewel de overeenkomst daar duidelijk in voorzag. Dit komt neer op rechtstreekse steun van de staat (die de uiteindelijke eigenaar van de grond is) in de startfase van de onderneming. De tweede onderneming werd opgericht na de verwerving van de activa van een overheidsbedrijf dat aluminium wielen produceerde; deze verwerving gebeurde niet op marktvoorwaarden en leverde de onderneming in haar startfase een onbillijk voordeel op.

(43) Een groep argumenteerde dat de activa van een overheidsbedrijf op marktvoorwaarden waren verworven. De partij kon evenwel niet aantonen dat de hele operatie kon worden beschouwd als vrij van verstoringen die nog voortvloeien uit het vroegere systeem zonder markteconomie.

(44) Tot slot genoten ondernemingen uit een andere groep significante belastingvrijstellingen en financiële steun, die bijvoorbeeld in verhouding tot hun omzet een aanzienlijke invloed op hun financiële situatie hadden.

(45) De Commissie heeft de bevindingen van het BMO-onderzoek officieel bekendgemaakt aan de betrokken groepen exporteurs in de VRC, de autoriteiten van de VRC, de Chinese Kamer van Koophandel en de klager. Zij kregen ook de gelegenheid om hun standpunt schriftelijk kenbaar te maken en te verzoeken te worden gehoord indien daar bijzondere redenen voor waren.

(46) Eén groep vocht het feit aan dat de Commissie haar beslissing over de BMO niet binnen de in de basisverordening vastgestelde termijn van drie maanden had genomen, en voerde aan dat de exporteurs vóór die termijn alle nodige stappen hadden gezet om de Commissie in staat te stellen de gevolgen van haar BMO-beslissing voor de berekening van de dumpingmarge in te schatten. Er wordt met andere woorden geargumenteerd dat de BMO-beslissing binnen de termijn van drie maanden moet worden genomen wanneer de antwoorden op de antidumpingvragenlijsten binnen die termijn zijn verstrekt. Zo niet bestaat het gevaar dat de informatie in de antidumpingvragenlijst de beslissing om BMO toe te kennen beïnvloedt.

(47) In dit geval kon de BMO-beslissing evenwel niet binnen de termijn van drie maanden worden genomen omdat de meeste informatie in verband met BMO tijdens de bezoeken ter plaatse werd verzameld, en die werden pas na de termijn van drie maanden beëindigd. Zoals hierboven uiteengezet, was de beslissing om BMO aan de in de steekproef opgenomen groepen exporteurs te weigeren uitsluitend gebaseerd op een grondige beoordeling van de vijf desbetreffende BMO-criteria van artikel 2, lid 7, onder c), van de basisverordening.

(48) In verband met criterium 1 is aangevoerd dat er wel degelijk arbitrage plaatsvond tussen de Chinese markten en de LME, aangezien er tijdens het onderzoektijdvak kleine hoeveelheden aluminium naar/uit China zijn uitgevoerd. Dit argument kan niet worden aanvaard gezien de uiteenlopende prijsniveaus op de Chinese markten en de LME.

(49) Wat criterium 2 betreft, zijn een aantal opmerkingen gemaakt in verband met bepaalde onverenigbaarheden met verschillende IAS-normen die de Commissie in de rekeningen van twee ondernemingen heeft vastgesteld. Op grond van de naar voren gebrachte argumenten kan evenwel niet worden geconcludeerd dat één van deze twee ondernemingen beschikt over een duidelijke boekhouding die onder controle staat van een onafhankelijke instantie in overeenstemming met de hiervoor internationaal geldende normen.

(50) In verband met criterium 3 zijn diverse argumenten naar voren gebracht. In de eerste plaats is aangevoerd dat de financiële steun, de grondrechten en andere voordelen zoals belastingvrijstellingen geen verstoringen van betekenis van de financiële situatie van de ondernemingen tot gevolg had. Dit argument kan niet worden aanvaard, aangezien deze regelingen een significante impact hebben als het om de omzet gaat.

(51) Er werd ook geargumenteerd dat een aantal steunmaatregelen en fiscale voordelen niet ondernemingsspecifiek waren en bijgevolg kan niet worden aangenomen dat zij nog voortvloeien uit het vroegere systeem zonder marktéconomie. Er zij op gewezen dat bij een BMO-analyse wordt onderzocht of er staatsinmenging is, ongeacht of die specifiek is voor een onderneming of niet. De feiten waarop de bewering is gebaseerd, zijn in elk geval onjuist. De voordelen die de ondernemingen in dit geval genoten, kunnen als ondernemingsspecifiek worden beschouwd omdat zij allemaal op een bepaalde soort ondernemingen zijn gericht: bijvoorbeeld buitenlandse ondernemingen, ondernemingen die in een bepaald gebied gevestigd zijn en met de plaatselijke autoriteiten ad-hoc-onderhandelingen hebben gevoerd om subsidies te krijgen, binnenlandse uitrusting aankopen, hun technologie moderniseren, aan beurzen deelnemen, in O&O investeren enz.

(52) Tot slot werd aangevoerd dat de vrijstellingen en verlagingen van vennootschapsbelastingen die in 2005 van kracht zijn geworden, geen verstoring vormen die nog voortvloeit uit het vroegere systeem zonder marktéconomie. Deze interpretatie kan niet worden aanvaard. Criterium 3 heeft geen betrekking op maatregelen die in de tijd (tot 1998, toen China de regels van een marktéconomie begon toe te passen) of in hun toepassingsgebied beperkt zijn, maar op maatregelen waarbij de staat door maatregelen die typisch zijn voor een systeem zonder marktéconomie, zoals discriminerende belastingtarieven, betrokken is bij de vormgeving van het ondernemingsklimaat.

(53) Gelet op het voorafgaande kon geen van de Chinese ondernemingen die om BMO hadden verzocht aantonen dat zij voldeden aan alle criteria van artikel 2, lid 7, onder c), van de basisverordening. Daarom werd geoordeeld dat BMO aan al deze ondernemingen moest worden geweigerd. Het Raadgevend Comité werd geconsulteerd en had geen bezwaren tegen deze conclusies.

2. **Individuele behandeling**

(54) Overeenkomstig artikel 2, lid 7, onder a), van de basisverordening wordt, in voorkomend geval, een voor het gehele land geldend recht vastgesteld voor landen waarop artikel 2, lid 7, van de basisverordening van toepassing is, behalve wanneer ondernemingen overeenkomstig artikel 9, lid 5, van de basisverordening kunnen aantonen dat zij vrij zijn de exportprijzen en -hoeveelheden en de verkoopvoorwaarden vast te stellen, dat zij bij de omrekening van valuta marktkoersen gebruiken, en dat de staatsinmenging niet dusdanig is dat maatregelen ontweken kunnen worden indien voor individuele exporteurs een ander recht wordt vastgesteld.

(55) Alle groepen exporteurs die om BMO hebben verzocht, verzochten eveneens om IB voor het geval hen geen BMO zou worden toegekend. Op basis van de beschikbare informatie wordt voorlopig vastgesteld dat twee van de vier in de steekproef opgenomen groepen in de VRC aan alle voorwaarden voor een IB voldoen. Aan twee in de steekproef opgenomen groepen wordt IB geweigerd. Bij CITIC Dicastal en bij Baoding is de staatsinmenging namelijk dusdanig dat maatregelen ontweken kunnen worden indien voor individuele exporteurs een ander recht wordt vastgesteld, vooral aangezien deze twee groepen twee gemeenschappelijke joint ventures hebben die het betrokken product produceren.

(56) Een individueel onderzoek moet worden toegekend aan twee van de vier in de steekproef opgenomen groepen exporteurs in de VRC:

— Zhejiang Wanfeng Auto Wheel Co. Ltd;

— YHI Manufacturing (Shanghai) Co., Ltd.

3. **Normale waarde**

3.1 *Keuze van het referentieland*

(57) Ingevolge artikel 2, lid 7, onder a), van de basisverordening moet de normale waarde voor producenten-exporteurs aan wie geen BMO werd toegekend, worden vastgesteld op grond van de binnenlandse prijzen of een berekende normale waarde in een referentieland.

(58) In het bericht van inleiding meldde de Commissie voornemens te zijn om Turkije als geschikt referentieland voor de vaststelling van de normale waarde te gebruiken, en belanghebbenden werd verzocht hun reacties mede te delen.

(59) Slechts één exporteur maakte bezwaar tegen deze keuze en stelde Maleisië voor als alternatief referentieland, maar meldde later dat de Maleisische ondernemingen niet bereid waren om met de Commissie mee te werken.

(60) De Commissie heeft onderzocht of Turkije als referentieland een redelijke keuze was. Er werd geconcludeerd dat Turkije, met vijf nationale producenten en aanzienlijke invoer uit derde landen, een markt is waar veel concurrentie heerst. Er waren voorts geen grote verschillen in het productieproces van producenten in Turkije en in de Volksrepubliek China. Gelet op het bovenstaande bracht het onderzoek geen redenen aan het licht om te oordelen dat Turkije niet geschikt was voor de vaststelling van de normale waarde. Bovendien verkopen de Turkse producenten productsoorten die vergelijkbaar zijn met die welke de VRC uitvoert.

(61) Twee producenten in Turkije hebben de vragenlijst beantwoord die aan alle producenten van aluminium wielen in Turkije werd toegestuurd.

(62) De gegevens die in de antwoorden van de medewerkende Turkse producenten werden geleverd, werden ter plaatse gecontroleerd en betrouwbaar bevonden om er een normale waarde op te baseren.

(63) Daarom wordt voorlopig geconcludeerd dat Turkije een geschikt en redelijk referentieland is overeenkomstig artikel 2, lid 7, onder a), van de basisverordening.

3.1. *Vaststelling van de normale waarde*

(64) Overeenkomstig artikel 2, lid 7, onder a), van de basisverordening werd de normale waarde vastgesteld aan de hand van de gecontroleerde gegevens van de producent in het referentieland, zoals hieronder uiteengezet.

(65) Het betrokken product werd op de Turkse binnenlandse markt in representatieve hoeveelheden verkocht.

(66) Er werd onderzocht of de binnenlandse verkoop overeenkomstig artikel 2, lid 4, van de basisverordening in het kader van normale handelstransacties had plaatsgevonden. Hiertoe werd voor elke productsoort het aandeel van de winstgevende verkoop aan onafhankelijke afnemers op de binnenlandse markt tijdens het OT vastgesteld.

(67) Wanneer meer dan 80 % van de totale verkoop van een productsoort was verkocht tegen een nettoprijs die gelijk was aan of hoger was dan de berekende productiekosten, en de gewogen gemiddelde prijs van die soort gelijk was aan of hoger was dan de productiekosten, werd de normale waarde gebaseerd op de werkelijke binnenlandse prijs. Deze prijs werd berekend als het gewogen gemiddelde van de prijzen van alle binnenlandse verkopen van die soort tijdens het OT, ongeacht of de verkopen winstgevend waren.

(68) Wanneer de winstgevende verkoop van een soort 80 % of minder van de totale verkoop van die soort bedroeg, of de gewogen gemiddelde prijs van die soort lager was dan de productiekosten, werd de normale waarde gebaseerd op de werkelijke binnenlandse prijs, berekend als het gewogen gemiddelde van alleen de winstgevende verkopen van die soort.

(69) Voor één productsoort zonder winstgevende verkoop werd de normale waarde gebaseerd op de fabricagekosten van de productsoort die op de binnenlandse markt werd verkocht, vermeerderd met verkoopkosten, algemene kosten en administratiekosten (VAA-kosten) en een redelijke winstmarge op de binnenlandse markt.

(70) Voor een beperkt aantal productsoorten werd de normale waarde tot slot berekend op basis van de normale waarde voor vergelijkbare productsoorten, met correcties voor fysieke verschillen.

5.2. *Uitvoerprijzen*

(71) In alle gevallen waarin het betrokken product naar onafhankelijke afnemers in de Unie werd uitgevoerd, werd de uitvoerprijs vastgesteld overeenkomstig artikel 2, lid 8, van de basisverordening, d.w.z. aan de hand van de werkelijk betaalde of te betalen prijs.

(72) Wanneer de verkoop via een verbonden importeur of handelaar had plaatsgevonden, werden de uitvoerprijzen overeenkomstig artikel 2, lid 9, van de basisverordening berekend aan de hand van de wederverkoopprijzen van die verbonden importeur/handelaar aan de eerste onafhankelijke afnemers in de Unie. Er werden correcties toegepast voor alle kosten tussen invoer en wederverkoop, zoals verkoopkosten, algemene kosten en administratiekosten en winst. Voor de vaststelling van de winstmarge werd gebruik gemaakt van de winst van een niet-verbonden importeur/handelaar van het betrokken product, aangezien de werkelijke winst van de verbonden importeur/handelaar niet betrouwbaar werd geacht wegens de band tussen de producenten-exporteurs en de verbonden importeur/handelaar.

3.3. *Vergelijking*

(73) De normale waarde en de uitvoerprijs werden vergeleken op basis van de prijs af fabriek. Om een billijke vergelijking tussen de normale waarde en de uitvoerprijs te kunnen maken, werden overeenkomstig artikel 2, lid 10, van de basisverordening correcties toegepast om rekening te houden met verschillen die van invloed zijn op de prijzen en de vergelijkbaarheid van de prijzen.

(74) Voor de prijsvergelijking tussen de uit de VRC uitgevoerde wielen en de wielen die door de Turkse medewerkende producenten op de Turkse markt werden verkocht, werd een onderscheid gemaakt tussen het EOM- en het AM-segment.

(75) Voorts werden correcties voor vervoer, verzekeringen, lading, lossing en aanverwante kosten, verpakking, krediet, indirecte belasting en bankkosten toegepast in alle gevallen waarin deze redelijk en nauwkeurig bleken te zijn en met bewijsmateriaal waren gestaafd.

4. **Dumpingmarges**

4.1. *Voor de in de steekproef opgenomen medewerkende producenten-exporteurs aan wie IB werd toegekend*

(76) Voor de twee in de steekproef opgenomen ondernemingen waaraan IB werd toegekend, zijn de dumpingmarges overeenkomstig artikel 2, lid 11, van de basisverordening vastgesteld door de gewogen gemiddelde normale waarde die voor de Turkse producenten die ten volle hebben meegewerkt is vastgesteld, te vergelijken met de gewogen gemiddelde uitvoerprijs naar de Unie van elk van de ondernemingen.

(77) De dumpingmarges, uitgedrukt in procenten van de invoerprijs, grens Europese Unie, vóór inklaring, zijn:

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

4.2. *Voor alle andere medewerkende producenten-exporteurs*

(78) De dumpingmarge voor de in de steekproef opgenomen ondernemingen waaraan geen BMO of IB was toegekend en voor de niet in de steekproef opgenomen medewerkende ondernemingen werd berekend als het gewogen gemiddelde van de resultaten van alle in de steekproef opgenomen ondernemingen. Voor de twee ondernemingen waaraan geen BMO of IB was toegekend, werden de berekeningen uitgevoerd zoals beschreven in overweging 76. De dumpingmarge, uitgedrukt in procenten van de invoerprijs, grens Europese Unie, vóór inklaring, is 48,7 %.

4.3. *Voor alle andere producenten-exporteurs*

(79) Aangezien de medewerking in China zeer hoog was, werd de dumpingmarge voor het hele land, die voor alle andere exporteurs in China geldt, berekend op basis van de hoogste dumpingmarge die was vastgesteld op basis van transacties van één medewerkende producent-exporteur. De residuele dumpingmarge, uitgedrukt in procenten van de invoerprijs, grens Europese Unie, vóór inklaring, is bijgevolg 69,3 %.

D. **SCHADE**

1. **Productie in de Unie**

(80) Ongeveer 30 ondernemingen in tal van EU-landen produceren aluminium wielen. De ondernemingen die de klacht steunden en aan het onderzoek hebben meegewerkt, vertegenwoordigden meer dan 85 % van de totale productie in de Unie tijdens het OT.

(81) De totale productie in de Unie en de steun voor het onderzoek werden vastgesteld op basis van alle beschikbare informatie, waaronder informatie uit de klacht, gegevens van producenten in de Unie van voor en na de opening van het onderzoek, alsook informatie van de in de steekproef opgenomen producenten en van andere medewerkende producenten. Op grond van die informatie kon ook het bestaan en het productieniveau van de producenten die niet aan het onderzoek meewerkten worden bevestigd.

(82) Eén in de steekproef opgenomen producent bleek het betrokken product uit de VRC in te voeren en op de markt van de Unie door te verkopen. In vergelijking met zijn totale verkoop is de invoer evenwel marginaal en heeft die geen gevolgen voor zijn kwalificatie als producent in de Unie.

2. **Verbruik in de Unie**

(83) Het verbruik in de Unie ontwikkelde zich tijdens de beoordelingsperiode als volgt.

Verbruik in de Unie	2006	2007	2008	OT
Eenheden (in 000)	58 607	62 442	58 313	49 508
Index (2006 = 100)	*100*	*107*	*99*	*84*

(84) Het verbruik in de Unie [1] werd vastgesteld door de invoer volgens Eurostat op te tellen bij de verkoop in de Unie van producenten in de Unie. De invoer van aluminium wielen valt onder 2 ex GN-codes, waar ook andere producten onder vallen. Om te beoordelen welk percentage aluminium wielen onder elke GN-code valt, is het aandeel dat onder de GN-codes 8708 70 10 en 8708 70 50 is ingevoerd per land vastgesteld op basis van de in de klacht voorgestelde methodologie. Aangezien de invoer in gewicht wordt weergegeven, werd dat, eveneens met gebruikmaking van de in de klacht voorgestelde methodologie, in eenheden omgezet (door een gemiddeld gewicht per eenheid te gebruiken). Deze gegevens werden getoetst aan en bevestigd door gegevens van de in de steekproef opgenomen Chinese exporteurs. De leveringen in de EU werden berekend door de leveringen door de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie op te tellen bij de leveringen door de andere producenten (gegevens die werden verzameld alvorens de procedure werd ingeleid, gegevens van de klager, en bepaalde schattingen op basis van gegevens van in de steekproef opgenomen producenten).

(85) Algemeen genomen daalde het verbruik met 15,5 % tijdens de beoordelingsperiode, maar de trend was ongelijk met een grote daling van 15,1 % tussen 2008 en het eind van het OT. Het verbruik steeg van 58,6 miljoen eenheden in 2006 tot 62,4 miljoen eenheden in 2007, en daalde vervolgens tot 58,3 miljoen eenheden in 2008 en tot 49,5 miljoen eenheden tijdens het OT.

3. **Invoer uit de VRC**

3.1. *Omvang en marktaandeel van de invoer van het betrokken product*

(86) Omvang en marktaandeel van de invoer uit de VRC evolueerden als volgt.

[1] Twee berekeningen van het verbruik werden met elkaar vergeleken en leverden vergelijkbare resultaten op. Aangezien het grootste deel van de productie op bestelling gebeurt, spelen voorraden in vergelijking met het totale verbruik geen grote rol. In de eerste berekening werd de productie in de EU opgeteld bij de invoer, en werd de uitvoer in mindering gebracht. In de tweede berekening werd de invoer en de verkoop in de Unie (gegevens van in de steekproef opgenomen producenten, minivragenlijsten, en schattingen voor de rest van de producenten) bij elkaar opgeteld. De voorkeur werd gegeven aan de tweede berekening, omdat die in dit geval preciezer is.

Omvang van de invoer in 000 eenheden	2006	2007	2008	OT
VRC	3 703	5 144	5 809	6 137
Index (2006 = 100)	*100*	*139*	*157*	*166*
Marktaandeel (%)	6,3	8,2	10	12,4

Bron: Eurostat en gegevens over de verkoop in de Unie door producenten in de Unie

(87) De omvang van de Chinese invoer steeg van 3,7 miljoen eenheden in 2006 tot 5,1 miljoen eenheden in 2007, 5,8 miljoen eenheden in 2008 en 6,1 miljoen eenheden tijdens het OT. Deze uitvoer is tussen 2006 en het eind van het OT dus met meer dan 66 % gestegen.

(88) Het marktaandeel van de Chinese invoer is verdubbeld. Het steeg van 6,3 % in 2006 tot 8,2 % in 2007, 10 % in 2008 en 12,4 % tijdens het OT. In totaal heeft de Chinese invoer tijdens de beoordelingsperiode 6,1 procentpunten aan marktaandeel gewonnen.

3.2. *Prijzen van de invoer*

(89) In onderstaande tabel worden de gemiddelde Chinese invoerprijzen (op basis van Eurostatgegevens, aangezien de vragenlijsten voor exporteurs alleen betrekking hebben op het OT en niet op de jaren daarvoor) vergeleken met de gemiddelde verkoopprijzen van de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie.

Euro's/eenheid	2006	2007	2008	OT
VRC	34,7	33,5	31,4	31,9
In de steekproef opgenomen producenten in de EU	49,7	49,7	48	46,5
Verschil	15	16,2	16,6	14,6

(90) De gemiddelde invoerprijzen uit de PRC zijn tussen 2006 en 2008 permanent gedaald, in totaal met 9,5 %, en zijn vervolgens tijdens het OT opnieuw licht gestegen, namelijk met 0,5 %. De prijzen zijn tijdens de beoordelingsperiode met 8 % gedaald.

(91) Op basis van deze prijsvergelijking kan worden geconcludeerd dat de Chinese invoerprijzen, algemeen genomen, tijdens de beoordelingsperiode permanent en significant onder de prijzen van de in de steekproef opgenomen producenten lagen, waardoor deze laatsten hun eigen prijzen aanzienlijk moesten verlagen.

3.3. *Prijsonderbieding*

3.3.1. Algemene opmerkingen

(92) Kenmerkend in dit geval is de opsplitsing in twee distributiekanalen, namelijk het OEM- en het AM-segment. Daarbij komt dat de producenten in de Unie het grootste deel van hun verkoop op het OEM-segment concentreren, terwijl de Chinese invoer hoofdzakelijk op het AM-segment gericht is (ongeveer 70 % van de invoer uit de VRC). Er is bijgevolg een asymmetrische verdeling over de segmenten van de verkoop van de bedrijfstak van de Unie enerzijds en van de Chinese invoer anderzijds.

3.3.2. Onderbieding

(93) De verkoopprijzen op de markt van Unie van de in de steekproef opgenomen bedrijfstak van de Unie zijn vergeleken met die van de invoer uit het betrokken land. Als verkoopprijzen van de in de steekproef opgenomen bedrijfstak van de Unie werden de verkoopprijzen aan onafhankelijke afnemers gebruikt, in voorkomend geval gecorrigeerd tot het niveau af fabriek, dit wil zeggen exclusief vervoerskosten in de Unie en na aftrek van rabatten en kortingen.

(94) Deze prijzen zijn vergeleken met de prijzen die door de Chinese producenten-exporteurs worden aangerekend, zonder kortingen, en in voorkomend geval gecorrigeerd tot de cif-prijs, grens Unie, met een correctie voor de kosten van inklaring en de kosten na invoer.

(95) Uit de vergelijking op basis van de gegevens van de medewerkende producenten-exporteurs is gebleken dat de invoer van het betrokken product tijdens het OT in de Unie werd verkocht tegen prijzen die de prijzen van de bedrijfstak van de Unie, uitgedrukt in procent van deze laatste, met 22 tot 37 % onderboden. Gezien het prijsonderbiedingsniveau en de negatieve ontwikkeling van de prijzen van de bedrijfstak van de Unie, is het duidelijk dat een sterke prijsverlaging had plaatsgevonden.

(96) Een aantal partijen argumenteerde dat voor de berekening van het prijsonderbiedingsniveau uitsluitend het onderdeel „toegevoegde waarde" (zonder de kosten van aluminium) in aanmerking moet worden genomen. Indien deze methodologie zou worden toegepast, zou het prijsonderbiedingsniveau zelfs nog hoger zijn. Aangezien de prijsonderbiedingsniveaus die op basis van de volledige prijs waren berekend reeds aanzienlijk waren, is deze methode niet verder onderzocht.

(97) Het hoge prijsonderbiedingsniveau, in combinatie met de prijsverlaging (zie overweging 89 en volgende) bij de bedrijfstak van de Unie, toont aan dat de dumping in dit geval uitgesproken gevolgen heeft.

(98) Om eventuele vragen over de verschillen tussen beide segmenten te voorkomen, is voor beide segmenten volgens dezelfde, hierboven beschreven methodologie, een afzonderlijke analyse gemaakt. Voor beide segmenten blijft de prijsonderbieding substantieel (tussen 13 en 30 % voor het OEM-segment en tussen 56 en 63 % voor het AM-semgent).

4. **Invoer uit andere derde landen dan de VRC**

(99) In onderstaande tabel zijn de ontwikkelingen van de invoer uit andere derde landen dan de VRC opgenomen.

Omvang van de invoer in 000 eenheden	2006	2007	2008	OT
Turkije	4 140	4 522	4 021	3 426
Index (2006 = 100)	*100*	*109*	*97*	*83*
Marktaandeel (%)	7,1	7,2	6,9	6,9
Noorwegen	1 079	1 210	1 106	520
Index (2006 = 100)	*100*	*112*	*102*	*48*
Marktaandeel (%)	1,8	1,9	1,9	1,1
Zuid-Afrika	490	851	790	700
Index (2006 = 100)	*100*	*173*	*161*	*143*
Marktaandeel (%)	0,8	1,4	1,4	1,4
Overige	3 746	4 029	3 690	2 928
Index (2006 = 100)	*100*	*108*	*99*	*78*
Marktaandeel (%)	6,4	6,5	6,3	5,9

(100) Zoals uit bovenstaande tabel blijkt, is Turkije na de VRC de grootste importeur, met een aanzienlijk maar relatief stabiel marktaandeel. Het marktaandeel van de invoer uit andere derde landen dan de VRC is gedaald van 9 % in 2006 tot 8,4 % tijdens het OT. De gevolgen van de prijzen van die invoer voor de situatie van de bedrijfstak van de Unie wordt in overweging 136 en volgende besproken.

5. **Situatie van de bedrijfstak van de Unie**

5.1. *Algemeen*

(101) Overeenkomstig artikel 3, lid 5, van de basisverordening omvatte het onderzoek naar de gevolgen van de invoer met dumping voor de bedrijfstak van de Unie een evaluatie van alle economische factoren en indicatoren die van invloed zijn op de situatie van die bedrijfstak van de Unie van 2006 tot het eind van het onderzoektijdvak.

(102) Zoals hierboven uiteengezet, moesten de bepalingen met betrekking tot de steekproef worden toegepast. De indicatoren voor de schadeanalyse zijn op de volgende twee niveaus geanalyseerd.

— De macro-economische indicatoren (productie, productiecapaciteit, bezettingsgraad, omvang van de verkoop, marktaandeel, werkgelegenheid, productiviteit, lonen, en hoogte van de dumpingmarges) zijn op het niveau van de hele productie van de Unie beoordeeld. Deze zijn hoofdzakelijk afgeleid van de antwoorden van de zes in de steekproef opgenomen ondernemingen op de vragenlijsten, alsook van de aanvullende minivragenlijsten. Deze vragenlijsten hebben betrekking op ondernemingen die meer dan 80 % van de totale productie van de Unie vertegenwoordigen. Om de hele productie van de Unie te bestrijken, zijn bepaalde extrapolaties gemaakt voor de resterende productie, bovenop de beschikbare gegevens uit diverse bronnen, in het bijzonder gegevens uit de klacht en gegevens die werden verzameld alvorens de procedure werd ingeleid. Al deze factoren werden waar mogelijk getoetst aan algemene informatie uit de desbetreffende statistieken.

— De micro-economische indicatoren (voorraden, verkoopprijzen, winstgevendheid, kasstroom, rendement van investeringen, vermogen om kapitaal aan te trekken en productiekosten) werden geanalyseerd voor individuele ondernemingen, namelijk voor de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie.

5.2. *Macro-economische indicatoren*

5.2.1. Productie, productiecapaciteit en bezettingsgraad

(103) In onderstaande tabel zijn de ontwikkelingen van productie, productiecapaciteit en bezettingsgraad op basis van de totale productie in de Unie opgenomen.

	2006	2007	2008	OT
Productie (eenheden)	49 711	49 511	45 269	37 687
Index (2006 = 100)	*100*	*100*	*91*	*76*
Productiecapaciteit (eenheden)	53 762	53 378	53 819	51 588
Index (2006 = 100)	*100*	*99*	*100*	*96*
Bezettingsgraad (%)	92,5	92,8	84,1	73,1
Index (2006 = 100)	*100*	*100*	*91*	*79*

(104) Zoals uit bovenstaande tabel blijkt, bleef de productie relatief stabiel op ongeveer 49,5 miljoen eenheden in 2006 en in 2007, en daalde die vervolgens tot 45,2 miljoen eenheden in 2008 en 37,6 miljoen eenheden tijdens het OT, wat neerkomt op een daling met 24 % tijdens de beoordelingsperiode. Tijdens dezelfde periode daalde de bezettingsgraad met 19,4 procentpunten.

(105) Gezien de daling van de capaciteit, kan de belangrijkste oorzaak van de daling van de bezettingsgraad alleen de aanzienlijke daling van de productie zijn.

5.2.2. Omvang van de verkoop en marktaandeel

(106) Onderstaande cijfers geven de omvang van de verkoop, het marktaandeel en de gemiddelde verkoopprijzen per eenheid op basis van alle producenten in de Unie weer.

	2006	2007	2008	OT
Omvang van de verkoop van de hele bedrijfstak van de Unie in 000 eenheden	45 447	46 684	42 895	35 794
Index (2006 = 100)	*100*	*103*	*94*	*79*
Marktaandeel (%)	78	75	74	72
Index (2006 = 100)	*100*	*97*	*95*	*93*

(107) De verkoop van de bedrijfstak van de Unie steeg van 45,4 miljoen eenheden in 2006 tot 46,6 miljoen eenheden in 2007, en daalde vervolgens tot 42,8 miljoen eenheden in 2008 en tot 35,7 miljoen eenheden tijdens het OT. De verkoop van de producenten in de Unie daalde tijdens de beoordelingsperiode in totaal met 21 %.

(108) Het marktaandeel van alle producenten in de EU daalde permanent van 78 % in 2006 tot 75 % in 2007, 74 % in 2008 en 72 % tijdens het OT. Dat komt neer op een totale daling met 6 procentpunten tijdens de beoordelingsperiode. Tezelfdertijd nam het marktaandeel van de Chinese invoer met ongeveer 6 procentpunten toe.

5.2.3. Werkgelegenheid, productiviteit en lonen

	2006	2007	2008	OT
Aantal werknemers	14 204	14 818	14 309	12 981
Index (2006 = 100)	*100*	*104*	*101*	*91*
Productiviteit (eenheden/werknemer)	3 500	3 341	3 164	2 903
Index (2006 = 100)	*100*	*95*	*90*	*83*
Jaarlonen (in euro's)	22 371	20 007	18 649	18 420
Index (2006 = 100)	*100*	*89*	*83*	*82*

(109) De werkgelegenheid steeg van 14 204 werknemers eind 2006 tot 14 818 werknemers eind 2007, daalde tot 14 309 werknemers eind 2008, en daalde verder tot 12 981 werknemers aan het eind van het OT. Met name tussen 2008 en het eind van het OT was er een daling van het aantal banen met 1 328 of meer dan tien procent in zes maanden.

(110) Tegelijkertijd evolueerde de productiviteit van 3 500 eenheden per werknemer in 2006 tot 3 341 eenheden per werknemer in 2007, 3 164 eenheden per werknemer in 2008 en 2 903 eenheden per werknemer tijdens het OT. De daling van de productiviteit, in het bijzonder tussen 2008 en het eind van het OT, kan worden verklaard door het feit dat het aantal werknemers niet zo snel daalde als de productie. Dat komt doordat deze bedrijfstak slechts over beperkte mogelijkheden beschikt voor reconversie of het tijdelijk stilleggen van machines, alsook door de hoge kosten van ontslagpremies. Uit het onderzoek is gebleken dat het aantal werknemers met name tussen 2008 en het eind van het OT is gedaald. De loonkosten daalden tijdens de beoordelingsperiode. Verwacht wordt dat de investeringen van de bedrijfstak van de Unie tijdens het OT zijn efficiëntie en productiviteit op middellange en lange termijn verder zullen verbeteren.

5.2.4. Hoogte van de werkelijke dumpingmarge

(111) De dumpingmarges zijn aangegeven in het punt over dumping hierboven. Alle vastgestelde marges liggen aanzienlijk boven de de-minimisdrempel. Bovendien kan het effect van de werkelijke dumpingmarge, gezien de omvang van de invoer met dumping en de prijzen van de ingevoerde producten, niet als te verwaarlozen worden beschouwd.

5.2.5. Soort contracten

(112) Zoals vermeld in overweging 20 en volgende, wordt het grootste deel van de in de Unie geproduceerde aluminium wielen verkocht via aanbestedingsprocedures, die gemiddeld twee jaar voor de lancering van een nieuw automodel worden georganiseerd. De Commissie onderzocht dan ook contracten die tijdens de beoordelingsperiode zijn gesloten (en die na het OT zouden worden uitgevoerd) om vast te stellen of enige conclusies kunnen worden getrokken inzake de waarschijnlijke ontwikkeling van de leveringen door de bedrijfstak van de Unie na het OT. Uit de verzamelde gegevens kunnen in deze fase evenwel geen gefundeerde conclusies worden getrokken; de gegevens zullen dan ook verder worden onderzocht.

5.3. *Micro-economische indicatoren*

5.3.1. Algemene opmerking

(113) Drie van de zes in de steekproef opgenomen producenten zijn grote groepen met productiefaciliteiten in verschillende lidstaten, terwijl de drie andere minder omvangrijk zijn en in één of twee lidstaten geconcentreerd zijn. Tijdens het onderzoektijdvak zijn drie productieeenheden van de in de steekproef opgenomen producenten gesloten: de eerste in 2006, de tweede in 2008 (korte tijd vóór het OT) en de laatste tegen het eind van het OT.

5.3.2. Voorraden

(114) Onderstaande cijfers geven de omvang van de voorraden van de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie aan het eind van elke periode weer.

	2006	2007	2008	OT
Voorraden (in 000 eenheden)	2 204	2 444	2 359	2 173
Index (2006 = 100)	*100*	*111*	*107*	*99*

(115) De voorraden bleven onder 12 % van de productie. Deze indicator is niet erg relevant, aangezien de bedrijfstak van de Unie aluminium wielen grotendeels op bestelling produceert, en de voorraden op een bepaald tijdstip meestal goederen bevatten die reeds zijn verkocht maar nog niet zijn geleverd.

5.3.3. Verkoopprijzen

(116) De verkoopprijzen per eenheid van de in de steekproef opgenomen producenten in de EU waren stabiel in 2006 en in 2007 en bedroegen ongeveer 49 euro per eenheid, maar daalden tot 48 euro per eenheid in 2008 en tot 46,5 euro per eenheid tijdens het OT. Dat betekent een daling met meer dan 6 % tijdens de beoordelingsperiode, en een zeer aanzienlijke daling tijdens het OT (zie de tabel in overweging 89).

5.3.4. Winstgevendheid, kasstroom, rendement van investeringen, vermogen om kapitaal aan te trekken, en investeringen

(117) De winstgevendheid voor het soortgelijke product werd vastgesteld als de nettowinst vóór belastingen op de verkoop van het soortgelijke product door de in de steekproef opgenomen ondernemingen, uitgedrukt als percentage van de omzet. Terwijl de winstgevendheid voor 2006 en 2007 nog boven het break-evenpoint lag, veranderde de situatie drastisch in 2008 en het OT door een combinatie van dalende verkoophoeveelheden en verkoopprijzen met een inelastische kostenstructuur van de bedrijfstak met hoge vaste kosten.

	2006	2007	2008	OT
Winstgevendheid (%)	3,2	0,7	– 1,5	– 5,4

(118) Uit onderstaande tabel blijkt de trend voor de investeringen in het betrokken product door de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie.

In euro's	2006	2007	2008	OT
Investeringen (1 000 euro)	96 335	99 279	161 803	153 724
Index (2006 = 100)	*100*	*103*	*168*	*160*

(119) Uit de tabel blijkt dat de bedrijfstak van de Unie zijn investeringen in het betrokken product heeft verhoogd, ook al daalde de winstgevendheid. Er werd vooral in machines geïnvesteerd teneinde de efficiëntie te verhogen. Gezien deze stijgende investeringen had de bedrijfstak dus nog het vermogen om kapitaal aan te trekken.

(120) Ondanks deze inspanningen stortte het rendement van investeringen van het betrokken product in tijdens de beoordelingsperiode en daalde het tot – 40% tijdens het OT. Dat bevestigt de erosie van de winstgevendheid van de bedrijfstak en zijn onvermogen om de investeringen te doen renderen.

	2006	2007	2008	OT
Rendement van investeringen	50,8 %	12,2 %	– 13,5 %	– 40,8 %
Index (2006 = 100)	*100*	24	*– 27*	*– 80*

	2006	2007	2008	OT
Kasstroom (in % van de omzet)	9,3 %	4,4 %	3,6 %	1,2 %
Index (2006 = 100)	*100*	*47*	*39*	*13*

(121) Ook de operationele kasstroom van de in de steekproef opgenomen producenten daalde tijdens de beoordelingsperiode met 8,1 procentpunten; dat weerspiegelt grotendeels de daling van de winstgevendheid. De stijging van de investeringen kan niet de oorzaak zijn van de instorting van een dergelijke indicator: die moet worden gezocht bij de operationele activiteiten die minder kasstroom opleveren. Aangezien de bedrijfstak structurele geldinjecties voor vaste activa nodig heeft, is de daling van de kasstroom een teken van de verzwakking van de bedrijfstak van de Unie en van zijn onvermogen tot zelffinanciering.

5.3.5. Productie- en grondstoffenkosten

(122) In onderstaande tabel zijn de gemiddelde kosten per ton van het betrokken product voor de in de steekproef opgenomen producenten opgenomen.

In euro's	2006	2007	2008	OT
Gemiddelde productiekosten (per eenheid)	49,3	49,7	50,5	49,2

(123) De gemiddelde kosten bleven constant tijdens de beoordelingsperiode en bedroegen ongeveer 50 euro per eenheid.

6. **Conclusie inzake schade**

(124) Op grond hiervan wordt voorlopig geconcludeerd dat de bedrijfstak van de Unie aanmerkelijke schade heeft geleden. Deze conclusie wordt trouwens bevestigd door het aantal ondernemingen of productie-eenheden dat tijdens de beoordelingsperiode zou zijn gesloten (5 in het OEM-segment) of die het faillissement zouden hebben aangevraagd (21 in het AM- en 4 in het OEM-segment).

E. **OORZAKELIJK VERBAND**

1. **Inleiding**

(125) Overeenkomstig artikel 3, leden 6 en 7, van de basisverordening werd nagegaan of de aanmerkelijke schade van de bedrijfstak van de Unie het gevolg was van de invoer met dumping uit de betrokken landen. Ook werden andere bekende factoren dan de invoer met dumping waardoor de bedrijfstak van de Unie schade kon hebben geleden, onderzocht om te voorkomen dat schade door deze andere factoren aan de invoer met dumping werd toegeschreven.

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

2.1. *Algemeen*

(126) De stijging van het marktaandeel van de invoer met dumping met 6 procentpunten tussen 2006 en het eind van het OT valt duidelijk samen met het verlies van 6 procentpunten aan marktaandeel dat de producenten in de Unie tijdens dezelfde periode hebben geleden. Uit het onderzoek is eveneens gebleken dat de invoer met dumping, die de prijzen van de producenten in de Unie constant onderboden, een negatieve impact hadden op de prijzen.

(127) Eén partij argumenteerde dat het marktaandeel van de Chinese invoer te klein is om aanmerkelijke schade te veroorzaken. Een totaal marktaandeel van 12% op een prijsgevoelige markt (in het bijzonder het OEM-segment) kan echter niet als klein worden beschouwd.

(128) Er zij ook aan herinnerd dat de omvang van de invoer uit de VRC met ongeveer 65 % is toegenomen, en het geschatte marktaandeel ervan gedurende de beoordelingsperiode bijna is verdubbeld. Zoals uiteengezet in overweging 86 en volgende, zijn de invoerprijzen uit de VRC bovendien met 8 % gedaald (zie overweging 89 en volgende) en vond substantiële prijsonderbieding plaats (zie overweging 93 en volgende). De belangrijkste factoren hierbij zijn namelijk de sterke stijging van de invoer en de substantiële prijsonderbieding die werden vastgesteld.

(129) De bedrijfstak van de Unie reageerde op de schade veroorzakende dumping met prijsverminderingen sinds 2007. Door de druk van de Chinese invoer op de prijzen kon de bedrijfstak van de Unie zijn marktaandeel evenwel niet behouden, ook niet tegen verlaagde prijzen. Er is gebleken dat de Chinese intekeningen tegen lage prijzen op de aanbestedingen in het OEM-segment een sleutelrol hebben gespeeld in de verlaging van de prijzen waartegen de bedrijfstak van de Unie intekende. Ondanks de prijsverlagingen van de bedrijfstak van de Unie bleven de gemiddelde verkoopprijzen van de Chinese invoer echter lager dan de prijzen van de bedrijfstak van de Unie. De verkoop van de bedrijfstak van de Unie daalde tijdens de beoordelingsperiode dan ook aanzienlijk. Aangezien de Chinese prijzen tijdens het OT in vergelijking met 2006 verder waren gedaald, moest de bedrijfstak van de Unie zijn prijzen nogmaals verlagen om zijn activiteiten te kunnen voortzetten. De winstgevendheid daalde tot onder het break-evenpoint; de bedrijfstak zal zijn activiteiten op termijn dus niet kunnen voortzetten.

(130) Er is bijgevolg een duidelijk verband tussen de aanzienlijke stijging van de omvang van de invoer tegen steeds lagere prijzen en de schade die bij de bedrijfstak van de Unie is vastgesteld. Er kan in dit stadium bijgevolg worden vastgesteld dat er een oorzakelijk verband bestaat tussen de goedkope Chinese invoer en de door de bedrijfstak van de Unie geleden aanmerkelijke schade.

2.2. *Opdeling van het betrokken product in twee marktsegmenten*

(131) Er is geargumenteerd dat OEM en AM twee verschillende verkoopkanalen zijn, en dat er tussen beide geen noemenswaardige interactie is. Op basis daarvan werd met name aangevoerd dat de schade van de bedrijfstak van de Unie, die hoofdzakelijk (85 % voor de in de steekproef opgenomen producenten) aan het OEM-segment verkoopt, niet kon worden veroorzaakt door de Chinese invoer, omdat die zich hoofdzakelijk op het AM-segment concentreert en in het OEM-segment slechts zeer beperkt aanwezig is.

(132) Hoewel de distributiekanalen inderdaad gescheiden zijn, kan volgens de bevindingen van de Commissie toch enige — weliswaar niet directe — interactie plaatsvinden. Om zich een zo volledig mogelijk beeld van de situatie te vormen, heeft de Commissie de twee segmenten ook afzonderlijk beschouwd.

(133) In het AM-segment kan de vastgestelde schade zonder twijfel worden toegeschreven aan de grote omvang van de goedkope Chinese invoer, die tot 34 % van dit segment uitmaakt. In het OEM-segment, dat het grootste deel van het verbruik in de EU uitmaakt (35 miljoen van de ongeveer 50 miljoen eenheden), is de omvang van de Chinese invoer veel kleiner (maximaal 6 %). Zoals reeds uiteengezet, moet er evenwel rekening mee worden gehouden dat de schade die in het OEM-segment wordt geleden, door de lage Chinese prijzen wordt veroorzaakt en inderdaad prijsgerelateerd is. Meer specifiek zijn er aanwijzingen dat de autofabrikanten de Chinese inschrijvingen als norm hanteren, waardoor er in de aanbestedingsprocedures neerwaartse druk wordt uitgeoefend op de prijzen van de producenten van aluminium wielen in de EU. Om zich niet uit de markt te prijzen, hebben de producenten in de Unie inderdaad geen andere keuze dan toe te geven en hun prijzen te laten zakken.

(134) Er kan voorts niet worden uitgesloten dat de neerwaartse prijstrends in het AM-segment de OEM-prijzen beïnvloeden. Uit een vergelijking van gemiddelde AM- en OEM-prijzen is gebleken dat de laatste tot 2007 gemiddeld hoger lagen dan de eerste, maar dat dit in 2008 en tijdens het OT is veranderd. Daaruit blijkt dat de prijsdruk op het OEM-segment de laatste jaren veel uitgesprokener was.

(135) Daarom wordt voorlopig aangenomen dat de Chinese invoer de bedrijfstak van de Unie zowel in het AM- als in het OEM-segment schade heeft berokkend. Dit zal in ieder geval verder worden onderzocht.

3. **Gevolgen van andere factoren**

3.1. *Gevolgen van de invoer uit andere derde landen dan de VRC*

3.1.1. Gevolgen van de invoer uit Turkije

(136) Zoals blijkt uit overweging 99 en volgende, is Turkije na China de grootste importeur. Tijdens de beoordelingsperiode had de Turkse invoer op de markt van de EU een aandeel van ongeveer 7 %. In onderstaande tabel worden de prijzen van de invoer uit alle derde landen vergeleken met de prijzen van de producenten in de EU.

Euro/eenheid	2006	2007	2008	OT
Turkije	40,8	42,6	52,4	40,7
In de steekproef opgenomen producenten in de EU	49,7	49,7	48	46,5
VRC	34,7	33,5	31,4	31,9
Verschil Turkije/ producenten in de EU	8,9	7,1	4,4	5,8
Verschil China/ producenten in de EU	15	16,2	16,6	14,6

(137) Tijdens de beoordelingsperiode lagen de Turkse prijzen permanent lager dan die van de in de steekproef opgenomen producenten in de EU, behalve in 2008. Tijdens het OT bedroeg het verschil tussen de prijzen van Turkse producenten en producenten in de Unie 5,7 euro (+/– 12,3 % van de prijzen in de EU), terwijl dat verschil voor China 14,5 euro (+/– 31 %) bedroeg. Op grond hiervan kan redelijkerwijs voorlopig worden geconcludeerd dat de lagere prijzen van de invoer uit Turkije tijdens het OT enige negatieve invloed hadden op de situatie van de bedrijfstak van de EU, maar niet in zo'n grote mate dat daardoor het oorzakelijk verband tussen de invoer met dumping uit China en de door de bedrijfstak van de Unie gelden schade kon worden verbroken.

3.1.2. Gevolgen van de invoer uit andere derde landen dan Turkije

(138) Het gecumuleerde marktaandeel van de invoer uit andere landen dan China en Turkije daalde van 9 % in 2006 tot 8,3 % tijdens het OT (zie overweging 99). Tijdens dezelfde periode bleven de overeenkomstige prijzen dicht bij die van de producenten in de Unie. Op grond hiervan wordt geoordeeld dat de invoer uit andere derde landen dan China en Turkije niet hebben bijgedragen tot de door de bedrijfstak van de Unie geleden schade.

3.2. *Gevolgen van de economische crisis*

(139) Een aantal partijen argumenteerde dat de invoer uit China werd geabsorbeerd door een stijging van het verbruik in de EU in 2007, en dat de daling van het verbruik in 2008 samenviel met de economische neergang en de parallelle inkrimping van de verkoop van de autoindustrie. Volgens dit argument waren deze factoren de belangrijkste oorzaken van de zwakke prestaties van de bedrijfstak van de Unie.

(140) De economische crisis had inderdaad negatieve gevolgen voor de situatie van de bedrijfstak van de Unie door het krimpende verbruik en de neerwaartse prijseffecten. Van 2008 tot het eind van het OT nam het verbruik met 14,5 % af.

(141) De producenten van aluminium wielen zeer nauw samenwerken met de auto-industrie, die zwaar te lijden had onder de crisis. Onderstaande tabel geeft de ontwikkeling weer van het aantal auto's dat in Europa tijdens de beoordelingsperiode werd geproduceerd. Auto's hebben aluminium of stalen wielen, en de verhouding tussen beide is moeilijk te bepalen. Niets wijst er evenwel op dat die verhouding tijdens de beoordelingsperiode sterk zou zijn veranderd. Bijgevolg kan niet worden uitgesloten dat de daling van het aantal geproduceerde auto's — die tussen het eind van 2008 en het eind van het OT inderdaad drastisch was — een invloed had op de omvang van de verkoop van de producenten van aluminium wielen. Uit onderstaande tabel blijkt dat het aantal geproduceerde auto's tussen 2008 en het eind van het OT inderdaad met meer dan 15 % is gedaald.

In de EU-27	2006	2007	2008	OT
Productie in Europa (in 000 eenheden)	16 198	17 103	15 947	13 443

(142) Uit de analyse van de economische indicatoren van de bedrijfstak van de Unie blijkt evenwel dat de neerwaartse trend lang vóór de economische crisis was ingezet en samenviel met de marktpenetratie van de Chinese invoer. Uit de winstgevendheidscijfers blijkt bijvoorbeeld dat de neerwaartse trend tussen 2006 en 2007 is ingezet (een daling met 2,5 procentpunten), zich tussen 2007 en 2008 heeft doorgezet (een daling met nog eens 2,2 procentpunten) en tussen 2008 en het eind van het OT een extreme daling met 6,9 procentpunten heeft gekend.

(143) Ondanks het krimpende verbruik bleef de Chinese invoer zijn marktaandeel vergroten tot 12,4 % in het OT. De omvang en het marktaandeel van de invoer uit China groeiden constant en de prijzen onderboden permanent de prijzen van de bedrijfstak van de Unie. Redelijkerwijs zou men evenwel verwachten dat de crisis alle marktdeelnemers in vergelijkbare mate zou treffen. Zoals hierboven uiteengezet, steeg de Chinese invoer, tegen prijzen die de prijzen van de EU in de gegeven situatie substantieel onderboden. Het is daarom niet onredelijk te concluderen dat de omvang en het marktaandeel van de Chinese invoer zonder de economische crisis nog meer zouden zijn gestegen.

(144) Op grond hiervan kan redelijkerwijs worden aangenomen dat de economische neergang, ook al heeft die bijgedragen tot de door de bedrijfstak van de Unie geleden schade, op zich geen factor blijkt te zijn die het oorzakelijke verband tussen de invoer met dumping en de aanmerkelijke schade zou verbreken. In tegendeel: de omvang van de invoer uit China zou normaal gezien net als het verbruik zijn gedaald, zoals het geval was voor de invoer uit andere derde landen en met name voor de verkoop van de bedrijfstak van de Unie (die een daling kende die evenredig was met de stijging van de invoer uit China).

3.3. *Gevolgen van de veranderingen in de uitvoerprestaties van de bedrijfstak van de Unie*

(145) De uitvoer van de producenten in de Unie bleef tijdens de beoordelingsperiode gering (minder dan 2 % van de totale verkoop van de in de steekproef opgenomen producenten in de EU). Die uitvoer kan bijgevolg geen negatieve gevolgen hebben gehad voor de zwakke positie van de bedrijfstak van de Unie en kan het oorzakelijk verband niet verbreken.

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

(146) Het aantal producenten van aluminium wielen (ongeveer dertig) dat op de markt van de EU actief is, doet grote concurrentie vermoeden, hoewel die markt ook wordt gekenmerkt door een hoge concentratie, aangezien de drie grootste ondernemingen 60 % de totale productie vertegenwoordigen, twee andere ondernemingen ongeveer 8 % en nog vier andere ondernemingen ongeveer 4 %. Uit de beschikbare gegevens over de omvang van de productie blijkt dat de overige producenten kleine of middelgrote ondernemingen zijn.

(147) Een aantal kleinere producenten heeft de productie vóór 2008, in 2008 en tijdens het OT stopgezet. Dat zou erop kunnen wijzen dat de concurrentie tussen de producenten in de Unie — en het blijkbaar aan de gang zijnde concentratieproces — tot de door de bedrijfstak van de Unie geleden schade hebben bijgedragen. Uit de gegevens van het onderzoek blijkt evenwel dat niet alleen de kleine producenten getroffen worden. Grotere en kleinere producenten worden namelijk in dezelfde mate door deze ontwikkelingen getroffen. Er kan bijgevolg niet worden geconcludeerd dat de concurrentie tussen de producenten in de Unie aanzienlijk heeft bijgedragen tot de door de bedrijfstak van de Unie geleden aanmerkelijke schade.

3.5. *Voorkeur van de consument voor stalen of aluminium wielen*

(148) Er werd aangevoerd dat de dalende vraag naar aluminium wielen toe te schrijven kan zijn aan een door de economische crisis veroorzaakte verschuiving in de voorkeur van de consument naar de goedkopere stalen wielen. Er werden echter geen bewijzen aangedragen om deze bewering te staven. In deze fase en aangezien het dossier geen gegevens bevat die het argument staven, kon een dergelijke ontwikkeling niet worden bevestigd.

3.6. *Productmix*

(149) Bepaalde partijen voerden aan dat de stijging van de Chinese invoer toe te schrijven was aan een gestegen vraag naar specifieke technisch geavanceerde soorten in de VRC geproduceerde wielen (namelijk gesmede of geflowvormde wielen), die in de EU niet (in voldoende hoeveelheden) zouden worden geproduceerd. De invoer uit de VRC kon bijgevolg geen schade aan de bedrijfstak van de Unie hebben toegebracht. Tijdens het onderzoek is evenwel vastgesteld dat die invoer slechts een zeer klein deel van de totale invoer uit de VRC vormde. Het argument moest daarom worden afgewezen.

4. **Conclusie inzake het oorzakelijk verband**

(150) In dit geval is een significante daling van de productie en de verkoop vastgesteld, alsook verlies van marktaandeel en prijsverlaging, die bij de bedrijfstak van de Unie tot verliezen hebben geleid. Tijdens dezelfde periode is zowel de omvang als het marktaandeel van de invoer uit de VRC, die de prijzen van de bedrijfstak van de Unie onderbood, gestegen.

(151) De Commissie heeft ook alle andere factoren onderzocht die tot de door de bedrijfstak van de Unie geleden aanmerkelijke schade konden hebben bijgedragen. Er werd vastgesteld dat de economische crisis, de invoer uit Turkije en de concurrentie tussen producenten in de Unie, die concentratie tot gevolg had, mogelijk enige invloed hadden op de schadesituatie. Niettemin wordt voorlopig geconcludeerd dat het oorzakelijke verband tussen de invoer met dumping en de vastgestelde schade, zoals hierboven uiteengezet, door deze factoren niet wordt verbroken.

(152) Op grond van de bovenstaande analyse van de gevolgen van alle bekende factoren op de situatie van de bedrijfstak van de Unie, wordt dan ook voorlopig geconcludeerd dat er een oorzakelijk verband bestaat tussen de invoer met dumping uit de VRC en de door de bedrijfstak van de Unie geleden aanmerkelijke schade.

F. **BELANG VAN DE UNIE**

1. **Belang van de bedrijfstak van de Unie**

(153) De medewerking aan en de steun voor dit onderzoek was groot (meer dan 70 % van de productie in de Unie). Dat wijst erop dat de instelling van maatregelen duidelijk in het belang van de producenten van de Unie is.

(154) Het onderzoek heeft aangetoond dat de bedrijfstak van de Unie aanmerkelijke schade lijdt door de invoer met dumping, die zijn prijzen onderbiedt, zoals in overweging 93 en volgende is uiteengezet.

(155) Er kan worden verwacht dat de bedrijfstak van de Unie voordeel zal hebben bij de maatregelen, die een verdere toename van de goedkope invoer met dumping waarschijnlijk zullen voorkomen.

(156) Indien geen maatregelen worden ingesteld, kan worden verwacht dat de goedkope invoer met dumping van aluminium wielen, in het bijzonder in het AM-segment, zal blijven toenemen en misschien nog sneller zal gaan toenemen. Voorts kan niet worden uitgesloten dat de groeiende prijsdruk op en penetratie van het AM-segment de situatie van het OEM-segment minstens indirect zal beïnvloeden. In dit verband is vastgesteld dat bepaalde producenten in het betrokken land zich bewegen in de richting van het middelste en het bovenste segment van de AM-markt en vervolgens in de richting van de OEM-markt, of die reeds hebben bereikt, en dat met zeer lage prijzen. Deze ontwikkeling zal zich waarschijnlijk doorzetten en naar alle verwachting ook de grote groep van producenten in de Unie die in het OEM-segment actief is in gevaar brengen. Aangezien de financiële situatie en de winstgevendheid van die producenten niet stabiel genoeg is om opgewassen te zijn tegen verdere prijsdruk van invoer met dumping tegen prijzen die de hunne aanzienlijk onderbieden, zou dit zeer waarschijnlijk tot gevolg hebben dat veel, zo niet alle, producenten in de Unie geleidelijk verdwijnen.

2. **Belang van de importeurs**

(157) Bij de steekproeftrekking (zie overweging 13) zijn vijf niet-verbonden importeurs en twee importeurs-gebruikers gekozen op grond van de omvang van hun invoer.

(158) De medewerkende niet-verbonden importeurs vertegenwoordigden algemeen genomen minder dan 10 % van de totale omvang van de invoer uit de VRC.

(159) Uit het onderzoek is gebleken dat de importeurs meestal gespecialiseerde handelaren in autotoebehoren waren. Daarin kunnen twee categorieën worden onderscheiden. De ene categorie bestaat uit ondernemingen die de productie van hun merkwielen naar de VRC hebben uitbesteed en die deze wielen vervolgens invoeren en verkopen. Zij zijn evenwel niet verbonden met de Chinese exporteurs. Deze categorie van importeurs beschikt gewoonlijk over niet onaanzienlijke activiteiten met een toegevoegde waarde in de EU (zoals design, onderzoek en ontwikkeling), en soms zelfs over een eigen distributieketen, met een overeenstemmend aantal arbeidsplaatsen. De tweede categorie bestaat uit importeurs/distributeurs; deze handelaren zijn meer op het volume en minder op het merk gericht. Deze importeurs hebben in de regel een lichtere kostenstructuur en minder activiteiten met een toegevoegde waarde in de Unie.

(160) Het lage medewerkingsniveau van de niet-verbonden importeurs doet vermoeden dat de instelling van maatregelen geen significante gevolgen voor hun activiteiten zou hebben. De wederverkoop van Chinese aluminium wielen bleek namelijk tussen 1 % en 6 % van de totale omzet van de medewerkende importeurs/distributeurs te vertegenwoordigen. De situatie van de ondernemingen die de productie hebben uitbesteed is complexer, aangezien de wederverkoop van Chinese aluminium wielen bijna hun enige activiteit is. Indien er maatregelen worden genomen, zouden die ongetwijfeld gevolgen hebben voor hun activiteiten, ook al is het in deze fase moeilijk om te evalueren hoe groot die gevolgen zouden zijn. Deze kwestie zal verder worden onderzocht.

3. **Belang van de gebruikers**

3.1. *Algemeen*

(161) Er werd een vragenlijst gestuurd naar twintig bekende gebruikers. Dertien autofabrikanten werkten aan het onderzoek mee. Twee verenigingen van gebruikers en importeurs van aluminium wielen uit het OEM- en het AM-segment werkten eveneens mee.

(162) Volgens gegevens van Eurostat vertegenwoordigde de invoer van de medewerkende gebruikers 19 % van de totale invoer uit de VRC. Op basis van de Eurostatgegevens kan niet precies worden uitgemaakt welke invoer naar het OEM-segment en welke invoer naar het AM-segment is gegaan. Zoals vermeld in overweging 133 kan niettemin een onderscheid worden gemaakt tussen het OEM- en het AM-segment, en neemt het OEM-segment tussen 20 en 30 % van de totale invoer uit de VRC voor zijn rekening. Op grond hiervan kan redelijkerwijs worden aangenomen dat de samenwerking van het OEM-segment zeer hoog was.

(163) Autofabrikanten blijken slechts in beperkte mate afhankelijk te zijn van leveringen uit de VRC. Individueel bekeken, passen de medewerkende autofabrikanten verschillende bedrijfsmodellen toe. Sommigen voeren helemaal niet in uit de VRC, anderen voeren minder dan 5 % in, en nog anderen voeren tot 30 % in.

(164) Zowel de gebruikers die uit de VRC invoeren als de gebruikers die dat niet doen, zijn tegen maatregelen gekant. Een van de belangrijkste argumenten van de autofabrikanten is dat zij belang hebben bij het behoud van diverse leveranciers en bij concurrentie op de wielenmarkt. Maatregelen zouden hen te afhankelijk maken van een beperkt aantal Europese producenten. Op zich is dit argument evenwel niet doorslaggevend, omdat er ook uit derde landen aanzienlijke hoeveelheden worden ingevoerd.

3.2. *Kosten van de maatregelen*

(165) Aluminium wielen maken ongeveer 1 % van de kosten van een auto uit. Een recht van 20 % op aluminium wielen zou de kosten dus met 0,2 % doen stijgen. Voor de autofabrikanten die maximaal 5 % van hun aluminium wielen uit de VRC invoeren, zou de totale stijging van de kosten voor de hele autoproductie dus 5 % van 0,2 %, hetzij 0,01 % bedragen. Zelfs voor de autofabrikanten die tot 30 % van hun aluminium wielen uit de VRC invoeren, bedraagt de totale stijging van de kosten slechts 30 % van 0,2 %, hetzij 0,06 %. Maatregelen zouden dus zeer beperkte gevolgen hebben voor de kosten. Daarnaast is het blijkbaar niet ongewoon dat autofabrikanten aluminium wielen die zij tegen een bepaalde prijs (bijvoorbeeld 50 euro) hebben ingevoerd, aan de eindconsument aan het drie- tot viervoudige van de prijs verkopen (namelijk 200 EUR).

3.3. *Kosten van verandering van leverancier*

(166) Zoals hierboven uiteengezet, worden aluminium wielen uit het OEM-segment gewoonlijk twee jaar voor de lancering van een nieuw automodel ontwikkeld. Van leverancier veranderen vergt tijd (minstens zes maanden) en kan extra kosten voor uitrusting met zich brengen. Uit het onderzoek is evenwel gebleken dat de meeste autoproducenten hun leveringsbronnen vanzelfsprekend diversifiëren en de productie van een specifiek aluminium wiel tussen twee (of meer) producenten verdelen. Met het oog op de aanbodzekerheid worden ook de modellen die uit de VRC worden ingevoerd bij twee leveranciers betrokken. Daarom blijkt bij de beslissing om uit de VRC in te voeren reeds rekening te zijn gehouden met het risico dat van leverancier moet worden veranderd. Voorts blijkt uit de contracten die tijdens het onderzoek zijn verzameld dat de autofabrikanten het contract over het algemeen te allen tijde zonder boete kunnen beëindigen.

3.4. *Aanvullende argumenten van de partijen*

(167) Een aantal partijen voerde aan dat de instelling van rechten op aluminium wielen van oorsprong uit de VRC Zuid-Koreaanse autofabrikanten een voordeel zou geven, bovenop het nulrecht op auto's ingevolge de vrijhandelsovereenkomst die binnenkort van kracht wordt. Volgens dit argument zouden Zuid-Koreaanse autofabrikanten toegang blijven hebben tot goedkope Chinese aluminium wielen, en zouden zij zelfs de terugbetaling van de rechten kunnen vragen voor auto's die naar de EU worden uitgevoerd (de rechten die zijn betaald op de invoer van bepaalde auto-onderdelen, kunnen bij de uitvoer van de auto worden teruggevorderd). Een antidumpingmaatregel voor Chinese aluminium wielen zou Europese autofabrikanten een concurrentienadeel bezorgen ten aanzien van Zuid-Koreaanse auto's die in de EU met een nulrecht worden ingevoerd.

(168) Auto's van oorsprong uit Zuid-Korea hebben momenteel slechts een aandeel van 3 % op de automarkt van de EU. De ontwikkeling van de invoer van Koreaanse auto's is moeilijk te voorspellen, maar gezien de zeer beperkte directe gevolgen van de maatregelen voor de kosten van de autofabrikanten in de EU, kan in deze fase niet worden geconcludeerd dat de instelling van een antidumpingrecht op aluminium wielen uit de VRC op dat vlak een belangrijke rol zou spelen.

4. **Belang van de consumenten**

(169) Er zijn geen argumenten aangevoerd met betrekking tot de gevolgen van de maatregelen voor de eindconsument. Hierdoor, maar ook door het geringe effect op de kosten en de tijdens het onderzoek vastgestelde prijsstrategieën van de autofabrikanten, zijn aanzienlijke gevolgen voor de consumentenprijzen inderdaad weinig waarschijnlijk.

5. **Belang van de leveranciers**

(170) Vijf leveranciers van grondstoffen/uitrusting aan producenten van aluminium wielen in de Unie hebben de vragenlijst ingevuld. Zij leveren aluminium/primaire gietblokken, verf/grondverf of lagedrukmachines. De verkoop aan de bedrijfstak van de Unie maakt slechts een klein deel uit van de activiteiten van de leveranciers van gietblokken (minder dan 6 % van hun totale omzet); dat verklaart waarom zij slechts matig geïnteresseerd zijn in de instelling van antidumpingmaatregelen op aluminium wielen uit de VRC. De verkoop aan de bedrijfstak van de Unie van de andere leveranciers (van machines, verf of lagedrukmachines) maakt tussen 30 % en 50 % van hun totale omzet uit. Aangezien dit kleine en middelgrote ondernemingen zijn, is de levensvatbaarheid van de bedrijfstak van de Unie essentieel voor hun activiteiten.

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

(171) Op grond van het bovenstaande luidt de voorlopige conclusie dat er, gezien de beschikbare informatie over het belang van de Unie, over het geheel genomen geen dwingende redenen zijn die tegen de instelling van voorlopige maatregelen op de invoer van aluminium wielen van oorsprong uit de VRC pleiten.

G. **VOORLOPIGE MAATREGELEN**

1. **Schademarge**

(172) Gezien de conclusies inzake dumping, de door die dumping veroorzaakte schade, het oorzakelijk verband en het belang van de Unie moeten voorlopige maatregelen worden ingesteld om te voorkomen dat de bedrijfstak van de Unie nog meer schade lijdt door de invoer met dumping uit de VRC.

(173) Om de hoogte van de voorlopige rechten te bepalen, werd rekening gehouden met de vastgestelde dumpingmarges en het bedrag aan rechten dat noodzakelijk is om de schade voor de bedrijfstak van de Unie op te heffen.

(174) Zoals uiteengezet in overweging 20, wordt de markt van aluminium wielen gekenmerkt door twee relatief verschillende marktsegmenten. Tijdens het onderzoek is voorts vastgesteld dat de verkoop van de producenten in de Unie geconcentreerd was in het OEM-segment, dat goed was voor 85 % van alle verkoop door de bedrijfstak van de Unie.

(175) Voor de instelling van voorlopige maatregelen werd het dan ook passend geacht bij de vaststelling van de schademarge met deze specifieke marktsituatie rekening te houden.

(176) In het OEM-segment plaatsen de kopers van aluminium wielen (de autofabrikanten) hun bestellingen gewoonlijk ingevolge een aanbestedingsprocedure. Het is dan ook niet ongewoon dat hetzelfde model van wiel, dat bestemd is om op hetzelfde automodel te worden gemonteerd, bij verschillende leveranciers wordt besteld, vaak tegelijkertijd bij een Chinese leverancier en een leverancier in de EU. Er werd voorlopig geconcludeerd dat deze aanbestedingsprocedure een accuraat en betrouwbaar beeld gaf van de gemiddelde prijsconcurrentie tijdens het OT tussen de leveranciers in de VRC en die in de Unie wanneer zij met elkaar voor dezelfde aanbesteding concurreren.

(177) Het werd daarom passend geacht de prijsbederfmarge te berekenen op basis van de prijzen die zijn vastgesteld op grond van de gegevens die de producenten in de EU en de Chinese exporteurs hebben verstrekt in een situatie waar zij voor dergelijke aanbestedingen met elkaar concurreren.

(178) Bij de berekening van het recht dat nodig is om de gevolgen van de schade veroorzakende dumping op te heffen, is overwogen dat de maatregelen het de bedrijfstak van de Unie mogelijk moeten maken zijn productiekosten te dekken en een redelijke winst te boeken. De productiekosten zijn gecorrigeerd voor het werkelijke verlies dat de bedrijfstak van de Unie tijdens het OT heeft geleden (– 5,4 %). Voorts werd geoordeeld dat een redelijke winst vóór belasting die onder normale concurrentievoorwaarden, dit wil zeggen zonder invoer met dumping, redelijkerwijs door een dergelijke bedrijfstak kon worden geboekt op de verkoop van het soortgelijke product in de Unie, moest worden bepaald onder verwijzing naar de winstgevendheid in 2006, die + 3,2 % bedroeg. In dat jaar werden namelijk nog maar vrij weinig aluminium wielen uit China ingevoerd. Op basis hiervan werd voor het soortgelijke product een prijs berekend waarbij de bedrijfstak van de Unie geen schade lijdt.

(179) Op deze basis bedraagt de prijsbederfmarge 20,6 %.

(180) Dat resultaat werd bevestigd door een andere berekening op basis van een vergelijking van een aantal aanbestedingscontracten die bepaalde autoproducenten tijdens het onderzoek hebben overgelegd. Wanneer autofabrikanten hetzelfde model van aluminium wiel zowel bij een producent in de VRC als bij een producent in de Unie bestelden, was de prijsbederfmarge, rekening houdend met de correcties die in overweging 93 en volgende zijn uiteengezet, van dezelfde grootteorde als de prijsbederfmarge uit de eerste berekening.

(181) Deze prijsbederfmarge is echter kleiner dan de in overweging 76 en volgende vastgestelde dumpingmarges en moet daarom volgens de regel van het laagste recht als basis dienen voor de vaststelling van het recht.

(182) Gezien de methodologie die in dit geval voor de vaststelling van de schademarge wordt toegepast, wordt het ondoenlijk geacht om overeenkomstig artikel 9, lid 5, van de basisverordening individuele antidumpingrechten vast te stellen. Dat komt hoofdzakelijk doordat er geen betrouwbare gegevens beschikbaar zijn om ondernemingsspecifieke analysen uit te voeren. Er wordt bijgevolg voorlopig besloten om voor het hele land een antidumpingrecht in te stellen op alle aluminium wielen uit China op het niveau van de prijsbederfmarge van 20,6 %.

2. **Voorlopige maatregelen**

(183) Gezien het voorgaande wordt overeenkomstig artikel 7, lid 2, van de basisverordening geoordeeld dat op het betrokken product van oorsprong uit de VRC een voorlopig antidumpingrecht moet worden ingesteld. In dit geval moet het recht bijgevolg worden vastgesteld op het niveau van de vastgestelde schademarge.

(184) Het voorgestelde antidumpingrecht bedraagt bijgevolg 20,6 %.

H. **MEDEDELING VAN FEITEN EN OVERWEGINGEN**

(185) Bovenstaande voorlopige bevindingen worden meegedeeld aan alle belanghebbenden, die de gelegenheid zullen krijgen hun standpunt schriftelijk kenbaar te maken en te vragen te worden gehoord. Hun opmerkingen worden geanalyseerd en, wanneer dat gerechtvaardigd is, in aanmerking genomen vooraleer tot een definitieve vaststelling wordt overgegaan. Voorts dient te worden vermeld dat alle bevindingen betreffende de instelling van antidumpingrechten in het kader van deze verordening voorlopig zijn en bij de vaststelling van definitieve bevindingen kunnen worden herzien,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

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

2. Het voorlopige antidumpingrecht dat van toepassing is op de nettoprijs, grens Unie, voor inklaring, van het in lid 1 genoemde product bedraagt 20,6 %.

3. Bij het in het vrije verkeer brengen in de Unie van het in lid 1 genoemde product moet een zekerheid worden gesteld ten bedrage van het voorlopige recht.

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

Artikel 2

Onverminderd artikel 20 van Verordening (EG) nr. 1225/2009 kunnen belanghebbenden binnen een maand na de inwerkingtreding van deze verordening verzoeken in kennis te worden gesteld van de belangrijkste feiten en overwegingen op grond waarvan deze verordening werd vastgesteld, schriftelijk opmerkingen maken en vragen door de Commissie te worden gehoord.

Overeenkomstig artikel 21, lid 4, van Verordening (EG) nr. 1225/2009 kunnen belanghebbenden, binnen een maand na de inwerkingtreding van deze verordening, opmerkingen maken over de toepassing van deze verordening.

Artikel 3

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

Artikel 1 van deze verordening is gedurende een periode van zes maanden van toepassing.

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

Gedaan te Brussel, 10 mei 2010.

Voor de Commissie
De voorzitter
José Manuel BARROSO