32010R0404

L 117/64 SLUŽBENI LIST EUROPSKE UNIJE 11.5.2010.

UREDBA KOMISIJE (EU) br. 404/2010

od 10. svibnja 2010.

o uvođenju privremene antidampinške pristojbe na uvoz određenih aluminijskih kotača podrijetlom iz Narodne Republike Kine

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije,

uzimajući u obzir Uredbu Vijeća (EZ) br. 1225/2009 od 30. studenoga 2009. o zaštiti od dampinškog uvoza iz zemalja koje nisu članice Europske zajednice [1] („Osnovna uredba"), a posebno njezin članak 7.,

nakon savjetovanja sa Savjetodavnim odborom,

budući da:

A. **POSTUPAK**

1. **Pokretanje postupka**

(1) Komisija je 13. kolovoza 2009. obaviješću objavljenom u *Službenom listu Europske Unije* [2] objavila pokretanje antidampinškog postupka u pogledu uvoza u Uniju određenih aluminijskih kotača podrijetlom iz Narodne Republike Kine („dotična zemlja" ili „NRK").

(2) Postupak je pokrenut na temelju zahtjeva kojeg je 30. lipnja 2009. podnijelo Udruženje europskih proizvođača kotača (EUWA) („podnositelj zahtjeva") u ime proizvođača koji predstavljaju većinski udio, u ovom slučaju više od 50 % ukupne proizvodnje određenih aluminijskih kotača u Uniji. Zahtjev je sadržavao dokaz o dampingu navedenog proizvoda i o materijalnoj šteti koja je posljedica toga, što se smatralo dovoljnim opravdanjem za pokretanje postupka.

2. **Stranke na koje se odnosi postupak**

(3) Komisija je o pokretanju postupka službeno obavijestila podnositelja zahtjeva, proizvođače iz Unije spomenute u zahtjevu, ostale poznate proizvođače u Uniji, proizvođače izvoznike u NRK-u, uvoznike, trgovce, korisnike, dobavljače i udruženja za koje je poznato da se postupak na njih odnosi te predstavnike NRK-a. Zainteresirane stranke dobile su priliku iznijeti svoje stavove u pisanom obliku i zatražiti raspravu u roku određenom u obavijesti o pokretanju postupka.

(4) Svim zainteresiranim strankama koje su to tražile te su pokazale da postoje posebni razlozi da ih se sasluša, odobrena je rasprava.

(5) S obzirom na veliki broj proizvođača izvoznika u NRK-u, uvoznika i proizvođača u Uniji, u obavijesti o pokretanju postupka predviđen je odabir uzoraka radi utvrđivanja dampinga i štete u skladu s člankom 17. Osnovne uredbe. Kako bi se Komisiji omogućilo odlučivanje o tome treba li izvršiti odabir uzoraka ili ne te, ako da, sam odabir uzoraka, svi proizvođači izvoznici, uvoznici i proizvođači u Uniji pozvani su da se jave Komisiji i dostave podatke navedene u obavijesti o pokretanju postupka.

(6) Ukupno se 36 trgovačkih društava ili grupacija povezanih trgovačkih društava („grupacije") u NRK-u odazvalo i dostavilo tražene podatke u određenom roku. Tih 36 trgovačkih društava ili grupacija proizvodilo je i/ili izvozilo dotični proizvod na tržište Europske unije tijekom razdoblja ispitnog postupka te je izrazilo želju za uključivanjem u uzorak. Smatrali su se trgovačkim društvima koja surađuju te je razmotreno njihovo uključivanje u uzorak. Razine suradnje NRK-a, tj. postotak izvoza u EU kineskih trgovačkih društava koja surađuju u usporedbi sa cijelim kineskim izvozom u EU bio je više od 90 %.

(7) Nakon savjetovanja s dotičnim strankama u skladu s člankom 17. stavkom 2. Osnovne uredbe, Komisija je odabrala, u skladu s člankom 17. Osnovne uredbe, uzorak na temelju najvećeg reprezentativnog obujma izvoza koji se objektivno može ispitati u vremenu na raspolaganju te također uzimajući u obzir zemljopisni raspored trgovačkih društava ili grupacija koja surađuju. Odabrani uzorak sastoji se od četiri (grupacije) trgovačkih društava koji predstavljaju 47 % izvoza u EU od 36 trgovačkih društava ili grupacija koja surađuju te oko 43 % ukupnog izvoza iz NRK u EU. Kineske vlasti i Kineska trgovačka komora složile su se s odabirom uzorka koji je izvršila Komisija, ali su zatražile uključivanje još barem dviju dodatnih (grupacija) trgovačkih društava u uzorak. Međutim, s obzirom na činjenicu da se prvotno odabrani uzorak sastojao od 20 trgovačkih društava koja pripadaju četirima grupacijama, odlučeno je da se ne može dodati još trgovačkih društava ili grupacija jer tada ne bi bilo moguće završiti ispitni postupak u propisanim rokovima.

(8) Pet proizvođača izvoznika u NRK-u koji nisu bili uključeni u uzorak zatražilo je pojedinačno ispitivanje i dostavilo odgovarajuće podatke u danom roku, radi primjene članka 9. stavka 6. i članka 17. stavka 3. Osnovne uredbe. Međutim, s obzirom na veličinu uzorka koji se odnosio na 4 grupacije s mnogim uključenim trgovačkim društvima, Komisija zaključuje, u skladu s člankom 17. stavkom 3. Osnovne uredbe, da se ne može odobriti ni jedno pojedinačno ispitivanje proizvođača izvoznika u NRK-u koji nisu uključeni u uzorku jer bi to bilo nepotrebno opterećenje i spriječilo bi pravovremeni završetak ispitnog postupka.

[1] SL L 343, 22.12.2009., str. 51.
[2] SL C 190, 13.8.2009., str. 22.

(9) Kako bi se proizvođačima izvoznicima u NRK-u omogućilo podnošenje zahtjeva za tretman tržišnog gospodarstva („MET”) ili pojedinačno ispitivanje u skladu s člankom 17. stavkom 3. Osnovne Uredbe, ako to žele, Komisija je poslala obrasce zahtjeva kineskim proizvođačima izvoznicima koji su to zatražili i kineskim vlastima.

(10) Obavijest o pokretanju postupka poslana je za oko 40 proizvođača aluminijskih kotača u Uniji. Dobiveno je 17 odgovora. 5 grupacija trgovačkih društava uključeno je u uzorak jer je utvrđeno da su reprezentativne za ukupnu proizvodnju Unije u odnosu na obujam prodaje i proizvodnju u EU-u (više od 75 %), zemljopisnu pokrivenost i vrstu aktivnosti, tj. prodaju proizvođača izvorne opreme (OEM) i takozvanu prodaju na sekundarnom tržištu (AM), vidi uvodnu izjavu 19. i dalje za dodatne detalje. Iako je većina prodaje proizvođača iz EU-a u uzorku bila usmjerena prema segmentu OEM, 2 proizvođača u uzorku također su prodavala na segmentu AM. U uzroku su također bila zastupana i trgovačka društva koja nisu podnijela zahtjev.

(11) Tijekom ispitnog postupka stranke su iznijele dodatne argumente o navodnim razlikama između segmenata OEM i AM. Kako bi se prikupilo više odgovarajućih podataka, odlučeno je da se uzorak proširi na još jednog (velikog) proizvođača aktivnog u segmentu AM.

(12) Podnositelji zahtjeva su zatražili da njihovi nazivi ostanu povjerljivi zbog straha da bi se mogli suočiti s odmazdom kupaca ili konkurenata. Komisija je uzela u obzir da doista postoji značajna vjerojatnost odmazde i prihvatila je da se nazivi ne objave. Nakon pokretanja postupka, sva trgovačka društva koja surađuju pristala su na objavu svojih naziva u svojstvu društava koja surađuju, ali ne, gdje je to primjenjivo, u svojstvu podnositelja zahtjeva.

(13) Obavijest o pokretanju postupka poslana je za oko 80 uvoznika i uvoznika/korisnika aluminijskih kotača. Dobiveno je 40 odgovora od trgovačkih društava koja predstavljaju oko jedne trećine ukupnog uvoza iz Kine. 12 tih odgovora dobiveno je od uvoznikâ, a ostatak od korisnikâ uvoznikâ. 7 trgovačkih društava bilo je uključeno u uzorak (5 uvoznika i 2 korisnika uvoznika).

(14) Komisija je poslala upitnike za 6 proizvođača iz Unije odabranih u uzorak, proizvođačima izvoznicima u uzorku odabranom za NRK i onima koji su zatražili IT, za 7 uvoznika odabranih u uzorak. Uz to, upitnici su poslani korisnicima i drugim proizvođačima koji surađuju.

(15) Odgovori na upitnik dobiveni su od 4 kineskih proizvođača izvoznika u uzorku i od 5 kineskih proizvođača izvoznika koja su zatražila IT u skladu s člankom 17. stavkom 3. Osnovne uredbe. Odgovori su također dobiveni od 6 proizvođača iz Unije u uzorku, 3 uvoznika nepovezanih s proizvođačem izvoznikom, od 9 drugih proizvođača iz EU-a i od 13 korisnika. Podnesci su također dobiveni od Kineske trgovačke komore te od dvaju udruženja korisnika.

(16) Komisija je tražila i potvrdila sve podatke koje je smatrala potrebnima za privremeno utvrđenje dampinga, nanesene štete i interesa Unije i izvršila provjere u poslovnim prostorima sljedećih trgovačkih društava:

(a) proizvođači iz Unije:

— Borbet grupacija:

Borbet Solingen GmbH — Njemačka

— Heyes Lemmerz grupacija:

Heyes Lemmerz Alukola, s.r.o. — Češka

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

— Ronal grupacija:

Ronal AG — Švicarska

Ronal Polska Sp. z o.o. — Poljska

— Speedline s.r.l. — Italija

— Mapsa S. Coop. L. — Španjolska

— AEZ — Njemačka

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

(b) proizvođači izvoznici i njihova povezana trgovačka društva u NRK-u:

— 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) povezana trgovačka društva u Uniji:

— OZ Deutschland, Biberbach (Njemačka)

— OZ SpA, Bassano del Grappa (Italija)

(d) povezana trgovačka društva u Singapuru:

— OZ Asia

— YHI Manufacturing

(e) korisnici:

— Renault — Francuska

— BMW — Njemačka

(17) S obzirom na potrebu utvrđivanja uobičajene vrijednosti za proizvođače izvoznike kojima se ne može odobriti MET, provjera radi utvrđivanja uobičajene vrijednosti na temelju podataka iz Turske kao analogne zemlje održala se u poslovnim prostorijama sljedećih trgovačkih društava:

(f) proizvođači u Turskoj:

— CMS Jant ve Makina Sanayi A.Ş.

— Hayes Lemmerz İnci Aluminyum.

3. **Razdoblje ispitnog postupka**

(18) Ispitni postupak dampinga i štete obuhvatio je razdoblje od 1. srpnja 2008. do 30. lipnja 2009. (razdoblje ispitnog postupka ili RIP). Ispitivanje kretanja važnih za procjenu štete obuhvatilo je razdoblje od 1. siječnja 2006. do kraja RIP-a (razmatrano razdoblje).

B. **DOTIČNI PROIZVOD I ISTOVJETNI PROIZVOD**

1. **Dotični proizvod**

(19) Dotični proizvod definiran je kao aluminijski kotači motornih vozila s KN tarifnim brojevima 8701 do 8705, s ili bez pribora i s ili bez postavljenih guma podrijetlom iz Narodne Republike Kine (dotični proizvod), trenutačno obuhvaćeni oznakama KN ex 8708 70 10 i ex 8708 70 50.

(20) Dotični proizvod prodaje se kroz dva distribucijska kanala: segmentu proizvođača izvorne opreme (OEM) ili takozvanom segmentu sekundarnog tržišta (AM). U OEM segmentu proizvođači automobila organiziraju natječajne postupka za aluminijske kotače (oko dvije godine prije uvođenja novog modela automobila) i uključeni su u postupku razvoja novog kotača koji će nositi njihovu robnu marku. I proizvođači iz Unije i kineski proizvođači natječu se na istim natječajima. U sektoru AM, automobilske kotače dizajniraju, razvijaju i označuju robnom markom proizvođači aluminijskih kotača da bi ih zatim prodavali trgovcima na veliko i malo, trgovačkim društvima *tuning*, automehaničarskim radionicama itd.

(21) Jedan je izvoznik tvrdio da bi se aluminijski kotači namijenjeni segmentu OEM trebali isključiti iz opsega proizvoda u postupku jer se postavljaju samo na nove automobile, dok aluminijski kotači namijenjeni za segment AM služe kao zamjena kotača OEM tijekom vijeka trajanja modela automobila. Argument je sam sebi proturječan jer potvrđuje da su aluminijski kotači AM takvi da se mogu jednako ugraditi i da imaju istu uporabu kao i aluminijski kotači OEM. Zapravo se aluminijski AM kotači mogu proizvesti različitim postupcima proizvodnje ([1]), u svim promjerima i težinama, sa svim različitim vrstama završne obrade itd. Razlika između aluminijskih kotača OEM i AM odnosi se samo na različite distribucijske kanale, zbog čega je automobilska industrija uključena u proces razvoja i dizajniranja kotača. Također se tvrdilo da se određivanje cijena za aluminijske kotače OEM i AM razlikuje jer su za OEM vezane s promjenjivom cijenom Londonske burze metale (LME). Doista, proizvođači automobila koriste takozvanu formulu nulte cijene. Ona se sastoji od tri elemenata: (1) cijene aluminija (promjenjive, vezane za LME), (2) dodane vrijednosti, troškova prerade i (3) fiksne premije za kvalitetu. Taj način određivanja cijena prilagođen je potrebama automobilske industrije, ali troškovne komponente i za aluminijske kotače OEM i za aluminijske kotače AM su iste.

(22) Posljedično, iako aluminijski kotači OEM i AM imaju različite distribucijske kanale, dijele iste fizičke i tehničke značajke i zamjenjivi su. Stoga se smatra da čine jedinstveni, homogeni proizvod. Uz to, aluminijski kotači se prodaju i uvoze iz Kine u značajnim količinama kroz oba prodajna kanala. U svjetlu tih nalaza, privremeno se zaključuje da isključenje aluminijskih OEM kotača iz opsega proizvoda ispitnog postupka nije opravdano.

(23) Zainteresirana stranka tvrdila je da se kotači za go-karte trebaju isključiti jer karting-vozila ne bi bila obuhvaćena tarifnim brojevima KN 8701 do 8705. Međutim, stranka nije uspjela dokazati da se karting-vozila ne mogu uključiti u gore spomenute tarifne brojeve KN; stoga je tvrdnja privremeno odbačena.

(24) Ista stranka je tvrdila da se kotači za terenska vozila također trebaju isključiti iz opsega proizvoda, jer bi ti kotači bili bitno različiti od kotača koji se proizvode za ostala motorna vozila. Svejedno, određena terenska vozila bi se mogla obuhvatiti tarifnim brojevima KN 8701 do 8705 pa su stoga njihovi kotači ulaze u opseg proizvoda ovog ispitnog postupka. Posljedično, ova tvrdnja je privremeno odbačena.

2. **Istovjetni proizvod**

(25) Za dotični proizvod i aluminijske kotače koji se proizvode i prodaju na domaćem tržištu NRK-a i na domaćem tržištu Turske, koja je privremeno služila kao analogna zemlja, kao i za aluminijske kotače koje u Uniji proizvodi i prodaje industrija Unije, utvrđeno je da imaju iste osnovne fizičke, kemijske i tehničke značajke i uporabe. Stoga se navedeni proizvodi privremeno smatraju istovjetnima u smislu članka 1. stavka 4. Osnovne uredbe.

C. **DAMPING**

1. **Tretman tržišnog gospodarstva**

(26) Na temelju članka 2. stavka 7. točke (b) Osnovne uredbe, u antidampinškim ispitnim postupcima koji se odnose na uvoz podrijetlom iz NRK, uobičajena vrijednost određuje se u skladu sa stavcima 1. do 6. tog članka za proizvođače za koje je utvrđeno da ispunjavaju kriterije utvrđene u članku 2. stavku 7. točki (c) Osnovne uredbe. Ti kriteriji ukratko su određeni niže u sažetom obliku i samo radi lakšeg snalaženja:

([1]) Lijevani, potisno oblikovani, kovani kotači i kotači s dva i tri dijela.

— poslovne odluke donose se kao odgovor na tržišne signale i bez značajnog uplitanja države, a troškovi odražavaju tržišne vrijednosti,

— poduzeća imaju transparentan sustav osnovnih računovodstvenih podataka koje revidiraju nezavisni revizori u skladu s međunarodnim računovodstvenim standardima (MRS), a koji se koristi za sve potrebe,

— ne postoje značajni poremećaji preneseni iz prijašnjeg sustava netržišnog gospodarstva,

— zakoni o stečaju i imovini jamče pravnu sigurnost i stabilnost, i

— konverzije deviza obavljaju se po tržišnim stopama.

(27) U ovom ispitnom postupku sve grupacije izvoznice u uzorku zatražile su MET u skladu s člankom 2. stavkom 7. točkom (b) Osnovne uredbe i odgovorile na obrazac zahtjeva za MET u danim rokovima.

(28) Za sve grupacije izvoznice u uzorku Komisija je tražila sve podatke koje je smatrala potrebnima i provjerila podatke koji su dostavljeni u zahtjevu za MET u prostorijama dotičnih grupacija.

(29) Ispitni postupak je otkrio da se MET ne može odobriti ni jednoj od četiri kineske grupacije trgovačkih društava jer ni jedna nije ispunila sve kriterije određene člankom 2. stavkom 7. točkom (c) Osnovne uredbe, zbog sljedećih razloga.

Kriterij 1.

(30) Sve grupacije izvoznice u uzorku nisu dokazale da ispunjavaju kriterij 1. zbog uplitanja države u odlukama o glavnim sirovinama (aluminiju).

(31) Doista se čini da se u svim grupacijama u uzorku velika većina aluminija koja se koristi za proizvodnju aluminijskih kotača nabavlja na kineskom domaćem tržištu na temelju dugoročnih ugovora. Cijene se temelje na kvotama primarnog aluminija na kineskim promptnim tržištima, uvećano za naknadu za preradu (a u slučaju jednog trgovačkog društva također i na Šangajskoj terminskoj burzi (SHFE)). U tom smislu treba istaknuti da je kvota na promptnim tržištima usporedna s SHFE-om.

(32) U tom pogledu treba naglasiti da kineska država ima glavnu ulogu u određivanju cijena primarnog aluminija i stalno se upliće u tržište na brojne načine.

(33) Prvo, primarni aluminij za izvoz podliježe PDV-u od 17 % (dok se PDV na izvoz gotove robe vraća), uvećano za izvozni porez od 15 %.

(34) Drugo, država se upliće u mehanizme određivanja cijena na Šangajskoj terminskoj burzi (SHFE), što je zatvorena burza za trgovačka društva registrirana u Kini i kineske građane. To uplitanje države u mehanizme određivanja cijena na SHFE-u povezano je s njezinim položajem prodavatelja primarnog aluminija i kupca kroz Ured za državne rezerve i druga državna tijela. Nadalje, država određuje dnevna ograničenja cijene pravilima SHFE-a koje je odobrio državni regulator, Kineska regulatorna komisija za vrijednosne papire (CSRC).

(35) Drugi primjer uplitanja države je nedavni paket poticaja kineske vlade usmjeren na ograničavanje učinaka gospodarske krize. Krajem 2008. Ured za državne rezerve počeo je s programom kupnje aluminija od talionica radi pomoći njihovom poslovanju jer je globalna financijska kriza smanjila potražnju. Te državne nabave apsorbirale su većinu zaliha na domaćem tržištu, povećavajući cijene tijekom prve polovice 2009.

(36) To se smatralo glavnim čimbenikom državnog uplitanja u odlukama poduzeća o sirovinama. Doista, trenutačni kineski sustav visokih izvoznih carina i nepostojanje povrata PDV-a za izvoz primarnog aluminija i drugih sirovina, zajedno s nepostojanjem izvoznih poreza i povrata PDV-a kod izvoza proizvoda na kraju proizvodnog lanca te državno uplitanje kod određivanja cijena na SHFE-u, suštinski su doveli do stanja u kojem su cijene kineskog aluminija i dalje posljedica državnog uplitanja. To je dovelo do stanja da su se povijesno cijene na LME značajno razlikovale od onih na kineskom tržištu ([1]). Između sredine 2005. i kraja 2008. LME cijene su bile značajno više od onih na kineskim tržištima, ukazujući na nedostatak bilo kakve smislene razmjene između kineskih tržišta i tržišta u ostatku svijeta.

(37) Stoga višestruke državno uzrokovane iskrivljenosti kineskih cijena primarnog aluminija utječu na odluke kineskih proizvođača aluminijskih kotača prilikom nabave sirovina. Uz to, oni imaju prednost od tih iskrivljenja, u smislu da obično nabavljaju na kineskom tržištu od lokalnih dobavljača koristeći cijene kineskih promptnih tržišta (ili SHFE) kao mjerilo, ali također mogu kupiti određene količine po LME cijenama kada su cijene na kineskom tržištu više zbog državnog uplitanja.

([1]) Iznimno, to nije bio slučaj tijekom nekoliko mjeseci razdoblja ovog ispitnog postupka. To povećanje cijena na kineskih tržištima aluminija bilo je posljedica paketa poticaja kineske vlade usmjerenog prema ograničavanju učinaka gospodarske krize (krajem 2008. Ured za državne rezerve počeo je s programom kupnje aluminija od talionica kako bi pomogla njihovom poslovanju jer je globalna financijska kriza smanjila potražnju. Te državne nabave apsorbirale su većinu zaliha na domaćem tržištu u ožujku i travnju, povećavajući cijene tijekom prve polovice 2009.).

(38) Nadalje, uz opće gore opisano stanje, tri ostale grupacije ne ispunjavaju ostale zahtjeve kriterija 1. zbog značajnog državnog uplitanja u odnosu na važne poslovne odluke. Za jednu od tih grupacija, trgovačko društvo u državnom vlasništvu ima prava veta na određene glavne odluke koja nisu razmjerna njegovim udjelima u dvama trgovačkim društvima u grupaciji. Za većinu trgovačkih društava druge grupacije neke glavne odluke podliježu značajnom državnom uplitanju ili zato što su trgovačka društva u stopostotnom vlasništvu države ili zato što direktor koji predstavlja dioničara u državnom vlasništvu ima prava veta na važne odluke trgovačkog društva. Nadalje, unatoč negiranju trgovačkih društava, ispitni postupak je otkrio da lokalni državni odjel za rad ima prava veta u pogledu zapošljavanja radnika u dva takva trgovačka društva. Konačno, u slučaju treće grupacije, obitelj koja nadzire grupaciju ima veze s vladajućom strankom, a jedno od trgovačkih društava koje pripada grupaciji podliježe značajnom državnom uplitanju kod određenih značajnih odluka, s obzirom na to da direktor koji predstavlja dioničara u državnom vlasništvu ima pravo veta na značajne odluke trgovačkog društva.

Kriterij 2.

(39) Za jednu grupaciju postoji očito kršenje osnovnih računovodstvenih načela u svim njezinim trgovačkim društvima. Posebno nisu poštovani MRS 1 (prikaz financijskih izvještaja), MRS 12 (porez na dobit) i MRS 16 (imovina, postrojenja i oprema). Stoga se smatra da se financijski izvještaji nisu pripremili i revidirali u skladu s međunarodnim računovodstvenim standardima. Za drugu grupaciju službe Komisije su utvrdile neusklađenost s MRS 1 i MRS 31.

Kriterij 3.

(40) Za jednu grupaciju postoje jasna iskrivljenja u odnosu na prava korištenja zemljišta i stjecanje dugotrajne imovine za nekoliko trgovačkih društava i većina trgovačkih društava koja pripadaju grupaciji imale su koristi od povlaštenih poreznih režima, povrata poreza i subvencija koje predstavljaju iskrivljenja koja se od netržišnog gospodarskog sustava prenose dalje. Ta iskrivljenja bila su značajna, mjerena na primjer po prometu.

(41) U pogledu druge grupacije u uzorku, tri njezina trgovačka društva imala su koristi od povlaštenih poreznih režima, što predstavlja iskrivljenja koja se od netržišnog gospodarskog sustava prenose dalje. Ta iskrivljenja mogu se smatrati značajnima na primjer po prometu.

(42) Također se čini za drugu grupaciju da dva njezina trgovačka nisu u skladu s kriterijem 3. Prvo je platilo pravo korištenja zemljištem sa znatnim kašnjenjem nakon dospjelosti, bez da je moralo platiti bilo kakvu kaznu, iako su kazne bile jasno navedene u ugovoru. To je značilo izravnu potporu države (koja je konačni vlasnik zemlje) u fazi pokretanja poslovanja trgovačkog društva. Drugo trgovačko društvo je uspostavljeno nakon kupnje imovine proizvođača aluminijskih kotača u državnom vlasništvu po netržišnim uvjetima, što se odrazilo u neopravdanoj prednosti u početnoj fazi postojanja trgovačkog društva.

(43) Grupacija je tvrdila da se kupnja imovine od proizvođača u državnom vlasništvu provela pod tržišnim uvjetima. Svejedno, stranka nije uspjela dokazati da se za cijeli postupak moglo smatrati da nema iskrivljenja prenesenih od netržišnog gospodarskog sustava.

(44) Konačno, trgovačka društva koja pripadaju drugoj grupaciji uživala su značajna porezna izuzeća i financijsku potporu, što je imalo značajan utjecaj na njihovo financijsko stanje, mjereno na primjer po prometu.

(45) Komisija je službeno objavila nalaze o MET-u grupacijama izvoznicama u NRK-u na koje se to odnosi, vlastima NRK-a, Kineskoj trgovačkoj komori i podnositelju zahtjeva. Također im je dana mogućnost izražavanja svojih stavova u pisanom obliku i zahtijevanja rasprave ako je bilo posebnih razloga da ih se sasluša.

(46) Jedna grupacija je kritizirala činjenicu da Komisija nije odlučila o MET-u u roku od tri mjeseca utvrđenom u Osnovnoj uredbi, tvrdeći da su izvoznici poduzeli sve potrebne korake prije tog roka kako bi dali do znanja Komisiji o tome kakav učinak bi njezina odluka o tom statusu mogla imati na izračun dampinške marže. Drugim riječima, tvrdi se da se MET treba ocijeniti u roku od tri mjeseca uvijek kada su odgovori na antidampinški upitnik dostavljeni u tom roku. Inače postoji rizik da podaci pruženi u antidampinškom upitniku mogu imati učinak na odluku o odobravanju MET-a.

(47) Međutim, u okolnostima ovog slučaja, treba naglasiti da se odluka o MET-u nije mogla donijeti u roku od 3 mjeseca jer je većina podataka o MET-u prikupljena tijekom posjeta radi provjere koji su završeni nakon tromjesečnog roka. U svakom slučaju, kako je gore objašnjeno, odluka da se grupacijama izvoznicama u uzorku ne odobri MET isključivo se temeljila na podrobnoj procjeni 5 relevantnih MET kriterija navedenih u članku 2. stavku 7. točki (c) Osnovne uredbe.

(48) U odnosu na kriterij 1. tvrdilo se da doista postoji razmjena između kineskih tržišta i LME jer je bilo određenog manjeg izvoza aluminija u/iz Kine tijekom razdoblja ispitnog postupka. Taj argument ne može se prihvatiti s obzirom na razlike u razinama cijena između kineskih tržišta i LME.

(49) U pogledu kriterija 2., otvorena su brojna pitanja u pogledu neki neusklađenosti s različitim MRS-ovima koje je Komisija utvrdila u financijskim izvještajima dvaju trgovačkih društava. Međutim, ništa u iznesenim argumentima ne dopušta zaključak da bilo koje od ta dva trgovačka društva ima jasno određene računovodstvene evidencije nezavisno revidirane u skladu s međunarodnim računovodstvenim standardima.

(50) U odnosu na kriterij 3. izneseno je nekoliko argumenata. Prvo se tvrdilo da utjecaj financijske potpore, prava na zemljište i ostalih prednosti poput poreznih izuzeća nije uzrokovao značajne poremećaje financijskog stanja trgovačkih društava. Taj argument ne može se prihvatiti jer je utjecaj tih programa značajan ako se mjeri po prometu.

(51) Također je istaknuto da brojni programi potpore i fiskalne prednosti nisu bili vezani za konkretno trgovačko društvo i stoga se ne može smatrati da su posljedica učinka prenošenja od netržišnog gospodarskog sustava. U tom pogledu treba naglasiti da se analiza za MET odnosi na to postoji li državno uplitanje ili ne, bez obzira na to je li ono vezano za neko konkretno trgovačko društvo ili nije. U svakom slučaju, činjenična osnova navoda je netočna. Doista, za prednosti koje uživaju trgovačka društva u ovom slučaju može se smatrati da su vezana za konkretno trgovačko društvo jer su sve usmjerene k određenoj vrsti trgovačkih društava: npr.: stranim trgovačkim društvima, koja su uspostavljena u određenom području i koja su provela *ad hoc* pregovore s lokalnim vlastima za dobivanje subvencija, kupnju domaće opreme, unaprjeđenje tehnologije, sudjelovanje na sajmovima, ulaganja u istraživanje i razvoj itd.

(52) Konačno, navedeno je da izuzeća od poreza na dobit i odbici za strana trgovačka društva koja su stupila na snagu u 2005. ne predstavljaju poremećaj koji se od netržišnog gospodarskog sustava prenosi dalje. Takvo tumačenje ne može se prihvatiti. Doista, kriterij 3. ne odnosi se na radnje koje su vremenski ograničene (do 1998. kada je Kina počela primjenjivati pravila tržišnog gospodarstva) ili ograničene u opsegu, nego na radnje koje podrazumijevaju uplitanje države u oblikovanje poslovnog okruženja kroz mjere koje su tipične za netržišno gospodarstvo, poput diskriminatornih poreznih stopa.

(53) Na temelju gore navedenog, ni jedno od trgovačkih društava iz NRK-a koja su zatražila MET nije moglo dokazati da ispunjava kriterije određene člankom 2. stavkom 7. točkom (c) Osnovne uredbe. Stoga se smatralo da treba odbiti MET svim tim trgovačkim društvima. Zatraženo je mišljenje Savjetodavnog odbora koji nije imao prigovora na te zaključke.

2. **Individualni tretman**

(54) Prema članku 2. stavku 7. točki (a) Osnovne uredbe pristojba na razini cijele zemlje, ako takva postoji, utvrđuje se za zemlje koje su obuhvaćene člankom 2. stavkom 7. Osnovne uredbe, osim u onim slučajevima kada trgovačka društva uspiju dokazati, u skladu s člankom 9. stavkom 5. Osnovne uredbe, da su njihove izvozne cijene i količine, kao i uvjeti prodaje slobodno određeni, da su njihovi devizni tečajevi jednaki tržišnima i da bilo kakvo državno uplitanje nije takvo da omogućuje izbjegavanje mjera ako se izvoznicima dodijele različite stope pristojbe.

(55) Sve grupacije izvoznice koje su zatražile MET također su zahtijevale individualni tretman u slučaju da im se ne odobri MET. Na temelju dostupnih podataka privremeno se utvrđuje da dvije od četiri grupacija iz NRK-a u uzorku ispunjavaju sve zahtjeve za individualni tretman. Dvama grupacijama u uzorku odbija se individualni tretman. Doista, državno uplitanje u CITIC Dicastal-u i Baoding-u je takvo da omogućuje izbjegavanje mjera ako se pojedinačnim izvoznicima dodijele različite stope pristojbe, posebno uzimajući u obzir činjenicu da te dvije grupacije imaju dva zajednička pothvata koji proizvode dotični proizvod.

(56) Od četiri grupacija izvoznica iz NRK-a u uzroku, individualni tretman treba bi se odobriti sljedećim grupacijama:

— Zhejiang Wanfeng Auto Wheel Co. Ltd.

— YHI Manufacturing (Shanghai) Co., Ltd.

3. **Uobičajena vrijednost**

3.1. *Odabir analogne zemlje*

(57) Prema članku 2. stavku 7. točki (a) Osnovne uredbe, uobičajenu vrijednost za proizvođače izvoznike kojima nije odobren MET treba ustanoviti na temelju cijena na domaćem tržištu ili izračunane uobičajene vrijednosti u analognoj zemlji.

(58) U obavijesti o pokretanju postupka Komisija je navela da namjerava koristiti Tursku kao primjerenu analognu zemlju za potrebe određivanja uobičajene vrijednosti, a zainteresirane stranke pozvane su da to komentiraju.

(59) Samo je jedan izvoznik prigovorio tom izboru i predložio je Maleziju kao alternativnu zemlju, ali je u kasnijoj fazi naveo da malezijska trgovačka društva ne žele surađivati s Komisijom.

(60) Komisija je ispitala je li Turska razuman izbor za analognu zemlju. Zaključeno je da je Turska, s pet nacionalnih proizvođača i značajnim uvozom iz trećih zemalja, tržište s visokim stupnjem tržišnog natjecanja. Nadalje, nije bilo značajnih razlika u proizvodnom procesu između proizvođača u Turskoj i u Narodnoj Republici Kini. Uzimajući u obzir gore navedeno, ispitni postupak nije dao ni jedan razlog zbog kojeg se Turska ne bi smatrala prikladnom za potrebe utvrđivanja uobičajene vrijednosti. Nadalje, turski proizvođači prodaju vrste proizvoda usporedive s onima koje izvozi NRK.

(61) Dva proizvođača u Turskoj odgovorila su na upitnik poslan svim proizvođačima aluminijskih kotača u Turskoj.

(62) Podaci dostavljeni u odgovorima turskih proizvođača koji surađuju provjereni su na licu mjesta i utvrđeno je da su pouzdani i da se na njima može temeljiti uobičajena vrijednost.

(63) Stoga se privremeno zaključuje da je Turska primjerena i razumna analogna zemlja u skladu s člankom 2. stavkom 7. točkom (a) Osnovne uredbe.

3.2. *Utvrđivanje uobičajene vrijednosti*

(64) U skladu s člankom 2. stavkom 7. točkom (a) Osnovne uredbe, uobičajena vrijednost utvrđena je na temelju provjerenih podataka dobivenih od proizvođača u analognoj zemlji kako je navedeno u nastavku:

(65) Dotični proizvod prodavao se u reprezentativnim količinama na turskom domaćem tržištu.

(66) Analizirano je može li se smatrati da se prodaje u uobičajenom tijeku trgovine u skladu s člankom 2. stavkom 4. Osnovne uredbe. To je učinjeno tako što je utvrđen udio profitabilne prodaje nezavisnim kupcima na domaćem tržištu za svaku vrstu proizvoda tijekom razdoblja ispitnog postupka.

(67) Kada je obujam prodaje vrste proizvoda, prodan po neto prodajnoj cijeni jednakoj ili višoj od izračunanog troška proizvodnje, iznosio više od 80 % ukupnog obujma prodaje navedene vrste, te kada je ponderirana prosječna cijena navedene vrste bila jednaka trošku proizvodnje ili viša od njega, uobičajena se vrijednost temeljila na stvarnoj domaćoj cijeni. Navedena je cijena izračunana kao ponderirani prosjek cijena cjelokupne prodaje na domaćem tržištu iste vrste ostvarene tijekom RIP-a, bez obzira na to je li prodaja bila profitabilna ili ne.

(68) Kada obujam profitabilne prodaje vrste proizvoda iznosi 80 % ili manje ukupnog obujma prodaje navedene vrste, ili kada je ponderirana prosječna cijena navedene vrste bila ispod troška proizvodnje, uobičajena se vrijednost temeljila na stvarnoj domaćoj cijeni, izračunanoj kao ponderirani prosjek profitabilne prodaje samo navedene vrste.

(69) Za jednu vrstu proizvoda gdje nije bilo profitabilne prodaje, uobičajena vrijednost se temeljila na troškovima proizvodnje vrste proizvoda koja se prodaje na domaćem tržištu, uvećano za prodajne, opće i administrativne troškove („POA troškovi") i razumne vrijednosti dobiti na domaćem tržištu.

(70) Konačno, za ograničeni broj vrsta proizvoda, uobičajena vrijednost izračunana je na temelju uobičajene vrijednosti za usporedivu vrstu proizvoda s prilagodbama za fizičke razlike.

3.3. *Izvozne cijene*

(71) U svim slučajevima kad se dotični proizvod izvozio nezavisnim kupcima u Uniji, izvozna cijena utvrđena je u skladu s člankom 2. stavkom 8. Osnovne uredbe, tj. na temelju izvoznih cijena koje su plaćene ili koje treba platiti.

(72) U slučajevima kada je prodaja obavljena putem povezanog uvoznika ili trgovca, izvozne cijene izračunane su u skladu s člankom 2. stavkom 9. Osnovne uredbe na temelju cijena preprodaje tog povezanog uvoznika/trgovca prvim nezavisnim kupcima u Uniji. Izvršene su prilagodbe cijena za sve troškove koji su nastali između uvoza i ponovne prodaje, uključujući prodajne, opće i administrativne troškove i dobit. U pogledu marže dobiti, korištena je dobit koju je ostvario nepovezani uvoznik/trgovac dotičnog proizvoda, budući da se stvarna dobit povezanog uvoznika/trgovca nije smatrala pouzdanom zbog odnosa između proizvođača izvoznika i povezanog uvoznika/trgovca.

3.4. *Usporedba*

(73) Uobičajena vrijednost i izvozne cijene uspoređene su s obzirom na cijene franko tvornica. Kako bi se osigurala primjerena usporedba između uobičajene vrijednosti i izvozne cijene, odgovarajuće su se uvažile prilagodbe cijene na temelju razlika koje utječu na cijene i usporedivost cijena u skladu s člankom 2. stavkom 10. Osnovne uredbe.

(74) Usporedba cijena između kotača koji se izvoze iz NRK-a i onih koje na turskom tržištu prodaju turski proizvođači koji surađuju provedena je razlučivanjem prodaje OEM-ima i prodaje na sekundarnom tržištu.

(75) Pored gore navedenog, odgovarajuće prilagodbe u pogledu prijevoza, osiguranja, manipuliranja i popratnih troškova, pakiranja, kredita, posrednih poreza i bankovnih naknada odobrene su u svim slučajevima u kojima je utvrđeno da su opravdane, točne i popraćene provjerenim dokazima.

4. **Dampinške marže**

4.1. *Za proizvođače izvoznike u uzorku koji surađuju i kojima je odobren IT*

(76) Za dva trgovačka društva u uzorku kojima je odobren IT, dampinške marže utvrđene su usporedbom ponderirane prosječne uobičajene vrijednosti utvrđene za turske proizvođače koji su u potpunosti surađivali i ponderirane prosječne izvozne cijene u Uniju svakog trgovačkog društva, kako je predviđeno člankom 2. stavkom 11. Osnovne uredbe.

(77) Dampinške marže, izražene kao postotak uvozne cijene na granici Europske unije, carina neplaćena, su sljedeće:

Trgovačko društvo	Dampinška marža
YHI Manufacturing (Shanghai) Co. Ltd	36,7 %
Zhejiang Wanfeng Auto Wheel Co. Ltd	61,8 %

4.2. *Za sve ostale proizvođače izvoznike koji surađuju*

(78) Dampinška marža za trgovačka društva u uzorku kojima nije odobren MET ili IT i za trgovačka društva koja surađuju, a koja nisu u uzroku, izračunana je kao ponderirani prosjek rezultata svih trgovačkih društava u uzorku. Za dva trgovačka društva kojima nije odobren MET ili IT izračuni su obavljeni na isti način kako je opisano u stavku 76. Dampinška marža, izražena kao postotak uvozne cijene na granici Europske unije, carina neplaćena, iznosi 48,7 %.

4.3. *Za sve ostale proizvođače izvoznike*

(79) S obzirom na to da je suradnja iz NRK-a bila vrlo visoka, dampinška marža na razini cijele zemlje primjenjiva na sve ostale izvoznike u NRK-u izračunana je korištenjem najviše dampinške marže utvrđene na temelju transakcija koje je obavio jedan proizvođač izvoznik koji surađuje. Stoga preostala dampinška marža, izražena kao postotak uvozne cijene na granici Europske unije, carina neplaćena, iznosi 69,3 %.

D. **ŠTETA**

1. **Proizvodnja Unije**

(80) Aluminijske kotače proizvodi oko 30 trgovačkih društava, smještenih u brojnim zemljama EU-a. Trgovačka društva koja su poduprla zahtjev i surađivala u ispitnom postupku predstavljala su više od 85 % ukupne proizvodnje u Uniji u RIP-u.

(81) Ukupna proizvodnja Unije i potpora ispitnom postupku utvrđeni su na temelju svih dostupnih podataka, uključujući podatke dostavljene u zahtjevu, podatke prikupljene od proizvođača iz Unije prije i nakon pokretanja ispitnog postupka, podatke dobivene od proizvođača u uzorku i ostalih proizvođača koji surađuju. Ti su podaci omogućili potvrdu postojanja i razine proizvodnje također i onih proizvođača koji nisu surađivali u ispitnom postupku.

(82) Za jednog proizvođača u uzorku utvrđeno je da uvozi i preprodaje dotični proizvod iz NRK-a na tržištu Unije. Međutim, u usporedbi s njegovom ukupnom prodajom, uvoz ostaje zanemariv i ne utječe na njegovu kvalifikaciju proizvođača iz Unije.

2. **Potrošnja Unije**

(83) Tijekom razmatranog razdoblja potrošnja Unije razvijala se kako slijedi.

Potrošnja Unije	2006.	2007.	2008.	RIP
Jedinice u tisućama	58 607	62 442	58 313	49 508
Indeks (2006 = 100)	*100*	*107*	*99*	*84*

(84) Potrošnja Unije ([1]) utvrđena je dodavanjem uvoza prema podacima Eurostata na prodaju proizvođača iz Unije u EU-u. Uvoz aluminijskih kotača obuhvaćen je s 2 ex KN oznakama koje također uključuju druge proizvode. Radi utvrđivanja dijela aluminijskih kotača pod svakom oznakom KN, njihov udio uvezen pod oznakama KN 8708 70 10 i 8708 70 50 utvrđen je za svaku zemlju pojedinačno na temelju metodologije koja je preporučena u zahtjevu. Budući da je uvoz zabilježen po težini, konverzija u jedinice također je izvršena u skladu s metodologijom predloženom u zahtjevu (korištenjem prosječne težine po jedinici). Ti podaci su uspoređeni i potvrđeni s podacima koje su dostavili kineski izvoznici u uzorku. Isporuke u EU izračunane su dodavanjem onih koje su obavili proizvođači Unije u uzorku na one koje su obavili ostali proizvođači (podaci su prikupljeni u fazi prije pokretanja postupka, iz zahtjeva, određene procjene učinjene su na temelju podataka proizvođačâ u uzorku).

(85) Ukupno, potrošnja se smanjila za 15,5 % tijekom razmatranog razdoblja, ali imala je neujednačeno kretanje, s velikim smanjenjem od 15,1 % između 2008. i RIP-a. Povećala se s 58,6 milijuna jedinica u 2006. na 62,4 milijuna jedinica u 2007., da bi zatim pala na 58,3 milijuna jedinica u 2008. i na 49,5 milijuna jedinica u RIP-u.

3. **Uvoz iz NRK-a**

3.1. *Obujam i tržišni udio uvoza dotičnog uvoza*

(86) Razvoj uvoza iz NRK-a, u obujmu i tržišnom udjelu, bio je sljedeći:

([1]) Dva izračuna potrošnje uspoređena su i dala su slične rezultate. Kako je većina proizvodnje „po narudžbi", zalihe nemaju veliku ulogu u pogledu obujma u usporedbi s ukupnom potrošnjom. U prvom izračunu proizvodnja EU-a dodana je uvozu, a izvoz je oduzet. U drugom izračunu uvoz i prodaja EU-a (podaci od proizvođača u uzroku, mali upitnici i pretpostavka za ostale proizvođače) zbrojeni su. Drugoj mogućnosti je dana prednost jer omogućuje višu razinu preciznosti u ovom slučaju.

Obujam uvoza u tisućama jedinica	2006.	2007.	2008.	RIP
NRK	3 703	5 144	5 809	6 137
Indeks (2006 = 100)	*100*	*139*	*157*	*166*
Tržišni udio (%)	6,3	8,2	10	12,4

Izvor: Eurostat i podaci o prodaji proizvođača Unije u Uniji

(87) Obujam kineskog uvoza povećao se s 3,7 milijuna jedinica u 2006. na 5,1 milijuna jedinica u 2007., 5,8 milijuna jedinica u 2008. i 6,1 milijuna jedinica u RIP-u. Tako se povećao više od 66 % između 2006. i RIP-a.

(88) Tržišni udio kineskog uvoza udvostručio se. Povećao se s 6,3 % u 2006. na 8,2 % u 2007., na 10 % u 2008. i 12,4 % u RIP-u. Ukupno, kineski uvoz stekao je 6,1 postotnih bodova tržišnog udjela tijekom razmatranog razdoblja.

3.2. *Cijene uvoza*

(89) Donja tablica uspoređuje prosječne kineske uvozne cijene (temeljene na Eurostatu jer se upitnici za izvoznike odnose samo na RIP, a ne i na prethodne godine) i prosječne prodajne cijene proizvođača iz Unije u uzorku.

Eura po jedinici	2006.	2007.	2008.	RIP
Kina	34,7	33,5	31,4	31,9
Proizvođači iz EU-a u uzorku	49,7	49,7	48	46,5
Razlika	15	16,2	16,6	14,6

(90) Prosječne uvozne cijene iz NRK-a stalno su padale između 2006. i 2008. za 9,5 %, da bi se zatim blago povećale u RIP-u za 0,5 %. Tijekom razmatranog razdoblja cijene su pale za 8 %.

(91) Na temelju ove cjenovne usporedbe, može se zaključiti da su kineske uvozne cijene, ukupno gledano, bile stalno i značajno ispod cijena proizvođača u uzorku tijekom razmatranog razdoblja, što je prisiljavalo potonje na značajno smanjenje svojih cijena.

3.3. *Sniženje cijene*

3.3.1. Opće napomene

(92) Ovaj slučaj obilježen je podjelom po segmentima u dva distribucijska kanala, tj. segment OEM i segment AM. Uz to, većina prodaje proizvođača iz Unije usmjerena je na OEM segment, dok je kineski uvoz usmjeren uglavnom na segment AM (oko 70 % uvoza iz NRK-a). Stoga postoji asimetrija u kanaliziranju segmenata prodaje od industrije Unije s jedne strane i kineskog uvoza s druge strane.

3.3.2. Sniženje cijena

(93) Provedena je usporedba prodajnih cijena na tržištu Unije između cijena industrije Unije u uzorku i uvoza iz dotične zemlje. Odgovarajuće prodajne cijene industrije Unije u uzorku su cijene prema nezavisnim kupcima, prema potrebi prilagođene na razinu franko tvornica, tj. bez troškova vozarine u Uniji i nakon odbitka popusta i rabata.

(94) Te su cijene uspoređene s cijenama koje su naplaćivali kineski proizvođači izvoznici bez popusta i prema potrebi prilagođene cijenama CIF na granici Unije s odgovarajućom prilagodbom za troškove carinjenja i troškove nakon uvoza.

(95) Usporedba je pokazala da se tijekom RIP-a uvoz dotičnog proizvoda prodavao u Uniji po cijenama koje su snižavale cijene industrije Unije, izraženo kao postotak potonjeg između 22 i 37 %, temeljeno na podacima koje su podnijeli proizvođači izvoznici koji surađuju. Po toj razini sniženja cijena i negativnom razvoju cijena industrije Unije jasno je da je došlo do značajnog pada cijena.

(96) Neke su stranke tvrdile da se razina sniženja cijena treba izračunati samo u odnosu na komponentu „dodane vrijednosti" (isključujući trošak aluminija). Doista, korištenjem te metodologije došlo bi se do još više razine sniženja cijena. Međutim, s obzirom na to da su razine sniženja izračunane u odnosu na punu cijenu već bile značajne, ta metoda nije dalje istražena.

(97) Visoka razina sniženja cijena zajedno s padom cijena (vidi uvodnu izjavu 89. i dalje) na strani industrije Unije pokazuje izraženi učinak dampinga u ovom slučaju.

(98) Kako bi se preduhitrila bilo kakva moguća pitanja o razlikama između dvaju segmenata, odvojena analiza je na temelju iste metodologije kako je opisano gore provedena za oba segmenta. Sniženje cijena ostaje značajno kod oba ta segmenta (između 13 i 30 % za prodaju OEM i između 56 i 63 % za prodaju AM).

4. **Uvoz iz trećih zemalja, osim NRK-a**

(99) Sljedeća tablica prikazuje razvoj uvoza iz trećih zemalja, osim NRK-a.

Obujam uvoza u tisućama jedinica	2006.	2007.	2008.	RIP
Turska	4 140	4 522	4 021	3 426
Indeks (2006 = 100)	*100*	*109*	*97*	*83*
Tržišni udio (%)	7,1	7,2	6,9	6,9
Norveška	1 079	1 210	1 106	520
Indeks (2006 = 100)	*100*	*112*	*102*	*48*
Tržišni udio (%)	1,8	1,9	1,9	1,1
Južna Afrika	490	851	790	700
Indeks (2006 = 100)	*100*	*173*	*161*	*143*
Tržišni udio (%)	0,8	1,4	1,4	1,4
Ostali	3 746	4 029	3 690	2 928
Indeks (2006 = 100)	*100*	*108*	*99*	*78*
Tržišni udio (%)	6,4	6,5	6,3	5,9

(100) Kao što je vidljivo gore, Turska je drugi najveći uvoznik nakon NRK-a sa značajnim, ali relativno stabilnim tržišnim udjelom. Uvoz iz trećih zemalja, pored NRK-a i Turske, smanjio je svoj tržišni udio s 9 % u 2006. na 8,4 % u RIP-u. Utjecaj cijena tog uvoza na stanje industrije Unije obrađuje se u uvodnim izjavama 136. i dalje.

5. **Stanje industrije Unije**

5.1. *Općenito*

(101) U skladu s člankom 3. stavkom 5. Osnovne uredbe, ispitivanje utjecaja dampinškog uvoza na industriju Unije uključilo je evaluaciju svih gospodarskih čimbenika i pokazatelja koji su bili od utjecaja na stanje industrije Unije od 2006. do RIP-a.

(102) Kako je objašnjeno gore, morale su se primijeniti odredbe o odabiru uzoraka. Za potrebe analize štete, pokazatelji štete analizirani su na sljedeće dvije razine.

— Makroekonomski pokazatelji (proizvodnja, proizvodni kapacitet, iskorištenost kapaciteta, obujam prodaje, tržišni udio, zaposlenost, produktivnost, plaće i veličina dampinških marža) utvrđeni su na razini cjelokupne proizvodnje Unije. Prvenstveno proizlaze iz upitnika koje je dostavilo šest trgovačkih društava u uzorku i iz dodatnih kratkih upitnika. Ti se upitnici odnose na trgovačka društva koja predstavljaju više od 80 % ukupne proizvodnje u Uniji. Radi obuhvaćanja cjelokupne proizvodnje u Uniji, izvršene su određene ekstrapolacije za preostalu proizvodnju, uz dostupne podatke iz raznih izvora, prvenstveno podataka iz zahtjeva i podataka prikupljenih u fazi prije pokretanja postupka. Svi ti čimbenici su kad god je to bilo moguće uspoređeni s ukupnim podacima iz relevantne statistike.

— Analiza mikroekonomskih elemenata (zaliha, prodajnih cijena, profitabilnosti, novčanog toka, povrata ulaganja, sposobnosti prikupljanja kapitala i ulaganja, troškova proizvodnje) provedena je za pojedinačna trgovačka društva, tj. na razini onih proizvođača iz Unije koji su bili uključeni u uzorak.

5.2. *Makroekonomski pokazatelji*

5.2.1. Proizvodnja, proizvodni kapacitet i iskorištenost kapaciteta

(103) Donja tablica prikazuje razvoj proizvodnje, proizvodnog kapaciteta i iskorištenosti kapaciteta na temelju ukupne proizvodnje Unije:

	2006.	2007.	2008.	RIP
Proizvodnja u jedinicama	49 711	49 511	45 269	37 687
Indeksi 2006 = 100	*100*	*100*	*91*	*76*
Proizvodni kapacitet u jedinicama	53 762	53 378	53 819	51 588
Indeksi 2006 = 100	*100*	*99*	*100*	*96*
Iskorištenost kapaciteta u %	92,5	92,8	84,1	73,1
Indeksi 2006 = 100	*100*	*100*	*91*	*79*

(104) Kao što je vidljivo u gornjoj tablici, proizvodnja je ostala relativno stabilna na oko 49,5 milijuna jedinica u 2006. i 2007. pa je zatim pala na 45,2 milijuna jedinica u 2008. i 37,6 milijuna jedinica u RIP-u, što je smanjenje od 24 % tijekom razmatranog razdoblja. Stopa iskorištenosti kapaciteta pala je za 19,4 postotnih bodova tijekom istog razdoblja.

(105) Glavni uzrok smanjenja iskorištenosti kapaciteta, uz istovremeno smanjenje kapaciteta, može se jedino pripisati značajnom smanjenju proizvodnje.

5.2.2. Obujam prodaje i tržišni udio

(106) Donji podaci pokazuju obujam prodaje, tržišni udio i prosječne jedinične prodajne cijene na temelju svih proizvođača u Uniji.

	2006.	2007.	2008.	RIP
Obujam prodaje cijele industrije Unije u tisućama jedinica	45 447	46 684	42 895	35 794
Indeksi 2006 = 100	*100*	*103*	*94*	*79*
Tržišni udio (%)	78	75	74	72
Indeksi 2006 = 100	*100*	*97*	*95*	*93*

(107) Prodaja EU-a povećala se s 45,4 milijuna jedinica u 2006. na 46,6 milijuna jedinica u 2007. i zatim pala na 42,8 milijuna jedinica u 2008. i 35,7 milijuna jedinica u RIP-a. Ukupno, prodaja EU-a je tijekom razmatranog razdoblja pala za 21 %.

(108) Svi proizvođači u EU-u stalno su gubili tržišni udio, s 78 % u 2006. na 75 % u 2007., 74 % u 2008. i 72 % u RIP-u. To je ukupni gubitak od 6 postotnih bodova tijekom razmatranog razdoblja. U isto vrijeme kineski uvoz je stekao oko 6 postotnih bodova tržišnog udjela.

5.2.3. Zaposlenost, produktivnost i plaće

	2006.	2007.	2008.	RIP
Broj zaposlenika	14 204	14 818	14 309	12 981
Indeksi 2006 = 100	*100*	*104*	*101*	*91*
Produktivnost (jedinica po zaposleniku)	3 500	3 341	3 164	2 903
Indeksi 2006 = 100	*100*	*95*	*90*	*83*
Godišnje plaće u eurima	22 371	20 007	18 649	18 420
Indeksi 2006 = 100	*100*	*89*	*83*	*82*

(109) Zaposlenost se povećala s 14 204 zaposlenika na kraju 2006. na 14 818 zaposlenika na kraju 2007., smanjila se na 14 309 zaposlenika na kraju 2008. i dodatno se smanjila na 12 981 zaposlenika na kraju RIP-a. Posebno je između 2008. i RIP-a bio gubitak 1 328 radnih mjesta što odgovara više od jednoj desetini radne snage u šest mjeseci.

(110) Istovremeno, produktivnost se kretala od 3 500 jedinica po zaposleniku u 2006. do 3 341 jedinica po zaposleniku u 2007., 3 164 jedinica po zaposleniku u 2008. i 2 903 jedinica po zaposleniku u RIP-u. Pad produktivnosti posebno između 2008. i RIP-a može se objasniti činjenicom da se smanjenje radne snage nije odvijalo istom brzinom kao i pad proizvodnje. To se objašnjava ograničenom mogućnošću industrije za preoblikovanjem ili privremenim prestankom rada strojeva i velikim troškovima vezanim za doprinose za osoblje u slučaju otpuštanja. Ispitni postupak je pokazao da se posebno između 2008. i RIP-a zaposlenost smanjila. Trošak plaća smanjio se u razmatranom razdoblju. Za ulaganja koja je izvršila industrija Unije tijekom RIP-a očekuje se da će dodatno povećati njezinu učinkovitost i produktivnost srednjoročno i dugoročno.

5.2.4. Visina stvarne dampinške marže

(111) Dampinške marže navedene su dolje u odjeljku o dampingu. Sve utvrđene marže su značajno iznad *de minimis* razine. Nadalje, s obzirom na obujam i cijene dampinškog uvoza, učinak stvarne marže dampinga ne može se smatrati zanemarivim.

5.2.5. Stanje u pogledu ugovora

(112) Kao što je navedeno u uvodnoj izjavi 20. i dalje, većina aluminijskih kotača proizvedenih u Uniji prodaju se kroz postupke natječaja organizirane u prosjeku dvije godine prije uvođenja novog modela automobila. Komisija je stoga također ispitala i ugovore sklopljene u razmatranom razdoblju (koji bi se izvršavali nakon RIP-a) kako bi utvrdila može li se doći do nekih zaključaka o vjerojatnom razvoju isporuka na strani industrije Unije nakon RIP-a Međutim, prikupljeni podaci ne omogućuju dovoljno utemeljene zaključke u ovoj fazi pa će se zato dodatno ispitati.

5.3. *Mikroekonomski pokazatelji*

5.3.1. Opća napomena

(113) 3 od 6 proizvođača u uzroku su velike grupacije s proizvodnim postrojenjima u nekoliko država članica, dok ostala tri imaju manje strukture koncentrirane u jednoj ili dvije države članice. Tijekom razdoblja koje se ispituje, 3 proizvodna pogona proizvođačâ u uzroku su zatvorena, prvi u 2006., drugi u 2008. netom prije RIP-a i posljednji prema kraju RIP-a.

5.3.2. Zalihe

(114) Donji podaci prikazuju obujam zaliha proizvođača Unije u uzorku na kraju svakog razdoblja:

	2006.	2007.	2008.	RIP
Zalihe u tisućama jedinica	2 204	2 444	2 359	2 173
Indeks (2006 = 100)	*100*	*111*	*107*	*99*

(115) Zalihe su ostale ispod 12 % proizvodnje. Podsjeća se da ovaj pokazatelj nije jako relevantan jer se proizvodnja aluminijskih kotača industrije Unije odvija u velikoj mjeri prema narudžbi; zalihe u određenom trenutku većinom su roba koja je prodana, ali nije još isporučena.

5.3.3. Prodajne cijene

(116) Jedinične prodajne cijene proizvođača iz EU-a u uzorku bile su stabilne u 2006. i 2007. na oko 49 eura po jedinici, ali su se smanjile na 48 eura po jedinici u 2008. i 46,5 eura po jedinici u RIP-u. To odgovara smanjenju od preko 6 % tijekom razmatranog razdoblja te također pokazuje vrlo značajan pad u RIP-u (vidi tablicu kod uvodne izjave 89.).

5.3.4. Profitabilnost, novčani tok, povrat ulaganja, sposobnost prikupljanja kapitala i ulaganja

(117) Profitabilnost za istovjetni proizvod utvrđena je izražavajući neto dobit prije oporezivanja za prodaju trgovačkih društava u uzorku istovjetnog proizvoda kao postotak prihoda od te prodaje. Iako je profitabilnost za 2006. i 2007. još uvijek bila iznad nule, stanje se drastično promijenilo u 2008. i RIP-u zbog kombinacije sve manjeg obujma prodaje i smanjenja prodajnih cijena, s neelastičnom strukturom troškova industrije s visokim fiksnim troškovima.

	2006.	2007.	2008.	RIP
Profitabilnost (%)	3,2	0,7	– 1,5	– 5,4

(118) Kretanje ulaganja proizvođača iz Unije u uzorku u dotični proizvod prikazano je u sljedećoj tablici.

Eura	2006.	2007.	2008.	RIP
Ulaganja u tisućama eura	96 335	99 279	161 803	153 724
Indeksi 2006 = 100	*100*	*103*	*168*	*160*

(119) Tablica pokazuje da je industrija Unije povećala svoja ulaganja u dotični proizvod, iako suočena s padajućom profitabilnošću. Ulaganja su uglavnom izvršena u strojeve radi povećanja učinkovitosti. Ta povećana ulaganja pokazuju da je industrija i dalje bila sposobna prikupiti kapital.

(120) Međutim, unatoč tim naporima, povrat ulaganja (ROI) za dotični proizvod znatno je pao tijekom razmatranog razdoblja, dosegnuvši – 40 % u RIP-u. To potvrđuje pogoršanje profitabilnosti industrije i njezinu nemogućnost stvaranja dobiti od ulaganja.

	2006.	2007.	2008.	RIP
Povrat ulaganja (ROI)	50,8 %	12,2 %	– 13,5 %	– 40,8 %
Indeksi 2006 = 100	*100*	*24*	*– 27*	*– 80*
Novčani tok (kao postotak prometa)	9,3 %	4,4 %	3,6 %	1,2 %
Indeksi 2006 = 100	*100*	*47*	*39*	*13*

(121) Proizvođači iz uzorka imali su također i pad operativnog novčanog toka od 8.1 postotna boda tijekom razmatranog razdoblja, što u velikoj mjeri odražava smanjenje profitabilnosti. Smanjenje tog pokazatelja ne može se pripisati povećanju ulaganja, nego se treba gledati u operativnom poslovanju koje stvara manje novčanih sredstava. Zapravo, kako industrija strukturno zahtijeva stalno unošenje novca za dugotrajnu imovinu, pad novčanog toka otkriva povećanu slabost industrije Unije i njezinu nemogućnost oslanjanja na vlastito financiranje.

5.3.5. Proizvodni troškovi i trošak sirovina

(122) Donja tablica prikazuje razvoj prosječnog troška po toni dotičnog proizvoda za proizvođače u uzorku.

U eurima	2006.	2007.	2008.	RIP
Prosječni trošak proizvodnje (po jedinici)	49,3	49,7	50,5	49,2

(123) Prosječni trošak ostao je stabilan tijekom razmatranog razdoblja na razini od prosječno oko 50 eura po jedinici.

6. **Zaključak o šteti**

(124) Na tim temeljima, privremeno se zaključuje da je industrija Unije pretrpjela materijalnu štetu. Zaključak dodatno podupiru brojna trgovačka društva ili proizvodni pogoni koji bi se zatvorili (5 u segmentu OEM) ili koji bi bili u postupcima insolventnosti (21 u segmentu AM i 4 u segmentu OEM) tijekom razmatranog razdoblja.

E. **UZROČNOST**

1. **Uvod**

(125) U skladu s člankom 3. stavkom 6. i 7. Osnovne uredbe, ispitano je je li dampinški uvoz iz dotičnih zemalja uzrokovao materijalnu štetu koju je pretrpjela industrija Unije. Nadalje, ostali poznati čimbenici osim dampinškog uvoza koji su možda nanijeli štetu industriji Unije ispitani su kako bi se osiguralo da se bilo kakva šteta koju su uzrokovali ti čimbenici na pripiše dampinškom uvozu.

2. **Utjecaj uvoza iz NRK-a**

2.1. *Općenito*

(126) Postoji jasna vremenska podudarnost između povećanja dampinškog uvoza koji je stekao 6 postotnih bodova tržišnog udjela između 2006. i RIP-a i istovremenog gubitka tržišnog udjela od 6 postotnih bodova kojeg su pretrpjeli proizvođači u Uniji tijekom istog razdoblja. Ispitni postupak je također utvrdio postojanje negativnih cjenovnih učinaka dampinškog uvoza, što je stalno smanjivalo cijene proizvođača u Uniji.

(127) Jedna je stranka tvrdila da je tržišni udio kineskog uvoza premali da bi uzrokovao materijalnu štetu. Međutim, ukupni tržišni udio od 12 % na cjenovno osjetljivom tržištu (a posebno u segmentu OEM) ne može se smatrati malim.

(128) Nadalje se podsjeća da se obujam uvoza iz NRK-a povećao za oko 65 % i njegov procijenjeni tržišni udio se gotovo udvostručio tijekom razmatranog razdoblja. Uz to, kao što je objašnjeno u uvodnoj izjavi 86. i dalje, uvozne cijene iz NRK-a su pale za 8 % (vidi uvodnu izjavu 89. i dalje) i došlo je do značajnog sniženja cijena (vidi uvodnu izjavu 93. i dalje). Doista, utvrđeno naglo povećanje uvoza i značajno sniženje cijena su glavni čimbenici koji se trebaju razmotriti u ovom slučaju.

(129) Industrija Unije je reagirala na šteti damping snižavajući svoje cijene od 2007. Međutim, zbog cjenovnog pritiska kojeg je izvršio kineski uvoz, industrija Unije nije bila u stanju zadržati svoj tržišni udio čak ni sa smanjenim cijenama. U natječajnim postupcima na segmentu OEM, utvrđeno je da su kineske ponude s niskom cijenom imale ključnu ulogu u smanjenju cijena koje je nudila industrija Unije. Međutim, unatoč smanjenju cijena od strane industrije Unije, prosječna prodajna cijena kineskog uvoza ostala je niža od cijena industrije Unije. Posljedično, prodaja industrije Unije značajno je pala u razmatranom razdoblju. S obzirom na to da su kineske cijene u RIP-u dodatno pale u usporedbi s 2006., industrija Unije je ponovno morala smanjiti svoje cijene kako bi mogla nastaviti s poslovanjem. Njezina profitabilnost je pala ispod praga profitabilnosti što joj s vremenom neće dopustiti nastavak njezinog poslovanja.

(130) Stoga je očito da postoji snažna veza između značajnog povećanja obujma uvoza po sve nižim cijenama i štete uočene kod industrije Unije. Stoga se u ovoj fazi može zaključiti da postoji uzročno-posljedična veza između kineskog uvoza s niskom cijenom i materijalne štete koju je pretrpjela industrija Unije.

2.2. *Podjela dotičnog proizvoda na segmente*

(131) Tvrdilo se da su OEM i AM dva odvojena prodajna kanala, bez ikakve značajne interakcije među njima. Na tom temelju, posebno se tvrdilo da šteta industrije Unije, koja usmjerava većinu svoje prodaje prema segmentu OEM (85 % za proizvođače u uzorku), nije mogla biti uzrokovana kineskim uvozom koji je pretežno usmjeren prema segmentu AM i ima ograničenu prisutnost na segmentu OEM.

(132) Iako su distribucijski kanali doista odvojeni, prema nalazima Komisije, svejedno može dolaziti, iako ne direktno, do određene interakcije. Međutim, radi što potpunije slike dotične situacije, dva segmenta su također razmotrena odvojeno.

(133) Na segmentu AM, utvrđena šteta može se sigurno pripisati velikom obujmu kineskog uvoza po niskoj cijeni koji čini do 34 % tog segmenta. Na segmentu OEM, koji čini najveći dio potrošnje EU-a (35 milijuna jedinica od oko 50), kineska prisutnost u pogledu obujma mnogo je manja (s najviše 6 %). Međutim, kako je već objašnjeno, treba imati na umu da je šteta pretrpljena u odnosu na prodaju OEM uzrokovana niskim kineskim cijenama i doista je povezana s cijenama. Konkretnije, postoje naznake da proizvođači automobila koriste kineske ponude kao mjerilo s učinkom snižavanja cijena proizvođača aluminijskih kotača u EU-u u natječajnim postupcima. Kako bi ostali prisutni na tržištu, proizvođači u Uniji dosita nemaju izbora, nego moraju popustiti i smanjiti svoje cijene.

(134) Nadalje, ne može se isključiti da silazna cjenovna kretanja na segmentu AM imaju učinak na cijene OEM. Doista, usporedba prosječnih AM i OEM cijena pokazala je da iako su potonje bila u prosjeku više nego cijene AM do 2007., to se promijenilo u 2008. i RIP-u. To pokazuje da je cjenovni pritisak na segmentu OEM bio puno izraženiji posljednjih godina.

(135) Stoga se privremeno smatra da je kineski uvoz uzrokovao štetu industriji Unije i na segmentu AM i na segmentu OEM. To će u svakom slučaju biti dodatno ispitano.

3. **Učinci ostalih čimbenika**

3.1. *Utjecaj uvoza iz trećih zemalja, osim NRK-a*

3.1.1. Utjecaj uvoza iz Turske

(136) Kao što je prikazano u uvodnoj izjavi 99. i dalje, Turska je drugi najveći uvoznik nakon Kine. Tijekom razmatranog razdoblja, turski uvoz je imao tržišni udio od oko 7 % na tržištu EU-a. Donja tablica uspoređuje cijene uvoza iz svih trećih zemalja s onima od proizvođača u EU-u.

U eurima po jedinici	2006.	2007.	2008.	RIP
Turska	40,8	42,6	52,4	40,7
Proizvođači iz EU-a u uzorku	49,7	49,7	48	46,5
Kina	34,7	33,5	31,4	31,9
Razlika između Turske i proizvođača u EU-u	8,9	7,1	4,4	5,8
Razlika između Kine i proizvođača u EU-u	15	16,2	16,6	14,6

(137) Tijekom razmatranog razdoblja, turske cijene su stalno bile niže od onih od proizvođača iz EU-u u uzorku, osim u 2008. U RIP-u je cjenovna razlika između turskih cijena i cijena proizvođača iz Unije iznosila 5,7 eura (+/– 12,3 % od cijena EU-a), dok je odgovarajuća cjenovna razlika za Kinu iznosila 14,5 eura (+/– 31 %). Na tim temeljima, razumno je privremeno zaključiti da su u RIP-u niže cijene uvoza iz Turske imale određeni negativni utjecaj na stanje industrije EU-a, ali ne u značajnom opsegu koji bi prekinuo uzročno-posljedičnu vezu između dampinškog uvoza iz Kine i štete koju je pretrpjela industrija Unije.

3.1.2. Utjecaj uvoza iz trećih zemalja, osim Turske

(138) U odnosu na uvoz iz zemalja osim Kine i Turske, njihov se zbrojeni tržišni udio smanjio s 9 % u 2006. na 8,3 % u RIP-u (vidi uvodnu izjavu 99.). Odgovarajuće cijene ostale su slične onima od proizvođača u Uniji tijekom istog razdoblja. Na tim temeljima, smatra se da uvoz iz trećih zemalja, osim Kine i Turske, nije doprinio šteti koju je pretrpjela industrija Unije.

3.2. *Utjecaj gospodarske krize*

(139) Neke su stranke tvrdile da je uvoz iz Kine bio apsorbiran povećanjem potrošnje EU-a u 2007. i da se smanjenje potrošnje u 2008. podudaralo s gospodarskim padom i istovremenim smanjenjem prodaje automobilske industrije. Prema tom argumentu, ti su čimbenici bili glavni uzroci slabe uspješnosti industrije Unije.

(140) Gospodarska kriza je doista negativno utjecala na stanje industrije Unije zbog smanjenja razine potrošnje i učinaka smanjenja cijena. Između 2008. i RIP-a, potrošnja je pala za 14,5 %.

(141) Proizvođači aluminijskih kotača posluju u simbiozi s automobilskom industrijom koja je ozbiljno pogođena krizom. Donja tablica pokazuje razvoj obujma proizvodnje automobila u Europi u razmatranom razdoblju. Točno je da automobili imaju ugrađene ili aluminijske ili čelične kotače, s omjerom koji je teško utvrditi. Međutim, nema naznaka da bi se taj omjer značajno promijenio tijekom razmatranog razdoblja. Stoga se ne može isključiti da bi pad obujma proizvodnje automobila koji se doista jako smanjio od kraja 2008. do RIP-a, imao utjecaj na obujam prodaje proizvođača aluminijskih kotača. Donja tablica pokazuje da je smanjenje obujma proizvodnje doista bilo veće od 15 % između 2008. i RIP-a.

U EU 27	2006.	2007.	2008.	RIP
Proizvodnja u Europi (u tisućama jedinica)	16 198	17 103	15 947	13 443

(142) Međutim, analiza gospodarskih pokazatelja industrije Unije pokazuje da je silazno kretanje počelo bitno prije gospodarske krize, a vremenski se podudaralo s početkom proboja kineskog uvoza na tržište. Podaci o profitabilnosti na primjer pokazuju da je silazno kretanje počelo između 2006. i 2007. (smanjenje za 2,5 postotna boda), nastavilo se između 2007. i 2008. (ponovno smanjenje od 2,2 postotna boda), da bi dosegnulo veliko smanjenje za 6,9 postotnih bodova između 2008. i RIP-a.

(143) Nadalje, kineski uvoz nastavio je povećavati svoju prisutnost na tržištu unatoč smanjenju potrošnje, dosegnuvši 12,4 % u RIP-u. Njegov obujam i tržišni udio stabilno su rasli, a njegove cijene stalno su snižavale one od industrije EU-a. Međutim, razumno bi se očekivalo da će kriza jednako utjecati na sve tržišne subjekte na sličan način. Ipak, kako je objašnjeno gore, kineski se uvoz povećao s cijenama koje su značajno snižavale cijene EU-a u takvoj situaciji. Stoga nije nerazumno zaključiti, da nije bilo gospodarske krize, da bi se obujam i tržišni udio kineskog uvoza povećao još i više.

(144) Zbog toga je razumno pretpostaviti da se gospodarski pad, iako je doprinio šteti koju je pretrpjela industrija Unije, ne čini sam za sebe čimbenikom koji bi prekinuo uzročno-posljedičnu vezu između dampinškog uvoza i materijalne štete. Naprotiv, obujam uvoza iz Kine bi se trebao smanjiti u skladu s padom potrošnje, kako je bio slučaj s uvozom iz ostalih trećih zemalja, a prije svega s prodajom industrije EU-a (za koju se podsjeća da se smanjila razmjerno povećanju kineskog uvoza).

3.3. *Utjecaj promjena realizacije izvoza industrije Unije*

(145) Izvozna aktivnost proizvođača Unije ostala je niska tijekom razmatranog razdoblja (manje od 2 % ukupne prodaje proizvođača iz EU-a u uzorku). Stoga nije mogla imati nikakav negativni utjecaj na slabo stanje industrije Unije i ne može prekinuti uzročno-posljedičnu vezu.

3.4. *Tržišno natjecanje proizvođača u Uniji i koncentracija na tržištu EU-a*

(146) Broj proizvođača aluminijskih kotača (oko trideset) koji posluju na tržištu EU-a ukazuje na to da je na tržištu EU-a velika konkurencija iako također ima visoku razinu industrijske koncentracije s 3 najveća trgovačka društva koja imaju udio od 60 % ukupne proizvodnje, 2 od oko 8 % i još 4 od oko 4 %. Dostupni podaci o obujmu prodaje pokazuju da su ostali proizvođači mala i srednja trgovačka društva.

(147) Treba naglasiti da je određeni broj manjih proizvođača prekinuo svoju proizvodnju prije 2008., u 2008. i u RIP-u. To bi moglo ukazati na to da je tržišno natjecanje između proizvođača u Uniji – i očiti proces koncentracije u tijeku – doprinijelo šteti koju je pretrpjela industrija Unije. Međutim, podaci iz ispitnog postupka pokazuju da nisu samo mali proizvođači pogođeni. I na veće i na manje proizvođače slično utječu navedeni razvoji. Stoga se ne može zaključiti da je tržišno natjecanje između proizvođača u Uniji doprinijelo na bilo kakav značajan način materijalnoj šteti koju je pretrpjela industrija Unije.

3.5. *Preferencije kupaca u pogledu čeličnih i aluminijskih kotača*

(148) Tvrdilo se da bi smanjenje potražnje za aluminijskim kotačima mogla biti s krizom povezana promjena u preferencijama kupaca koji se mogu okrenuti jeftinijim čeličnim kotačima. Međutim, nije predočen element koji bi podupirao ovu tvrdnju. U ovoj fazi te u nedostatku bilo kakvih dostupnih podataka koji podupiru argument, ne može se potvrditi takav razvoj.

3.6. *Ponuda proizvoda*

(149) Neke su stranke tvrdile da je povećanje kineskog uvoza bilo posljedica povećane potražnje za posebnim vrstama kotača visoke tehnologije koji se proizvode u NRK-u (tj. kovani ili potisno oblikovani kotači), a koji se ne bi (u bilo kakvoj značajnoj količini) proizvodili u EU-u. Stoga uvoz iz NRK-a ne bi bio taj koji je uzrokovao štetu industriji Unije. Ispitni postupak je međutim utvrdio da je taj uvoz činio samo vrlo mali dio ukupnog uvoza iz NRK-a. Stoga se argument morao odbaciti.

4. **Zaključak o uzročnosti**

(150) Treba podsjetiti da je u ovom slučaju utvrđeno da je došlo do značajnog smanjenja proizvodnje i prodaje, gubitka tržišnog udjela, kao i pada cijena, što je dovelo do gubitaka industriji Unije. Obujam uvoza iz NRK-a, koji je značajno snižavao cijene industrije Unije, kao i njegov tržišni udio, povećali su se tijekom istog vremenskog razdoblja.

(151) Komisija je također analizirala sve ostale čimbenike koji su možda doprinijeli materijalnoj šteti koju je pretrpjela industrija Unije. U tom pogledu utvrđeno je da su gospodarska kriza, uvoz iz Turske i tržišno natjecanje između proizvođača u Uniji koje je dovelo do procesa koncentracije možda imali određeni utjecaj na stanje štete. Međutim, privremeno se zaključuje da njihov utjecaj nije takav da bi prekinuo uzročno-posljedičnu vezu između dampinškog uvoza i utvrđene štete, kako je objašnjeno gore.

(152) Na temelju gornje analize učinaka svih poznatih čimbenika na stanje industrije Unije, privremeno se stoga zaključuje da postoji uzročno-posljedična veza između dampinškog uvoza iz NRK-a i materijalne štete koju je pretrpjela industrija Unije.

F. **INTERES UNIJE**

1. **Interes industrije Unije**

(153) U ovom slučaju bila je visoka razina suradnje i potpore od proizvodnje Unije (više od 70 %). To pokazuje da je uvođenje mjera očito u interesu proizvođača u EU-u.

(154) Ispitni postupak je pokazao da industrija Unije trpi materijalnu štetu zbog učinaka dampinškog uvoza koji snižava njezine cijene kako je objašnjeno u uvodnim izjavama 93. i dalje.

(155) Može se očekivati da će industrija Unije imati koristi od mjera koje bi vjerojatno spriječile daljnje povećanje dampinškog uvoza niske cijene.

(156) Ako mjere ne bi bile uvedene, može se očekivati da će se uvoz dampinških aluminijskih kotača po niskoj cijeni, posebno na AM segmentu, nastaviti, ako ne i povećati. Nadalje, ne može se isključiti da će sve veći cjenovni pritisak i prodiranje na AM segment imati neizravni učinak na stanje na OEM segmentu. U tom pogledu, utvrđeno je da se određeni proizvođači u dotičnoj zemlji prebacuju ili su se već prebacili na srednji ili viši AM segment i zatim dalje na segment OEM s vrlo niskim cijenama. Može se očekivati da će se taj razvoj nastaviti i kao posljedica će vrlo vjerojatno ugroziti i veliku grupaciju proizvođača u Uniji koji su aktivni u segmentu OEM. Kako financijsko stanje i profitabilnost tih proizvođača nije dovoljno stabilno da bi podnijelo daljnji cjenovni pritisak kojeg vrši dampinški uvoz koji značajno snižava njihove cijene, to bi vrlo vjerojatno dovelo do postupne propasti velikog broja proizvođača u Uniji, ako ne i svih.

2. **Interes uvoznikâ**

(157) Prilikom odabira uzoraka (vidi gore uvodnu izjavu 13.), odabrano je 5 nepovezanih uvoznika i 2 korisnika uvoznika na temelju njihovog obujma uvoza.

(158) Suradnja nepovezanih uvoznika općenito čini manje od 10 % ukupnog obujma uvoza iz NRK-a.

(159) Ispitni postupak je pokazao da su većina uvoznika trgovci specijalizirani za automobilski pribor. Među njima mogu se razlikovati 2 kategorije. Jedna se kategorija sastoji od trgovačkih društava koji uvoze i preprodaju svoju vlastitu marku aluminijskih kotača, čiju su proizvodnju prebacili u NRK. Međutim, nisu povezani s kineskim izvoznicima. Ta kategorija uvoznika obično ima aktivnosti „dodane vrijednosti" u EU-u koje nisu beznačajne (dizajn, istraživanje i razvoj), a katkad čak i svoj vlastiti distribucijski lanac, s odgovarajućom razinom zaposlenja. Druga kategorija se sastoji od uvoznika/distributera koji su trgovci koji se više usredotočuju na obujam, a manje na marku. Ti uvoznici općenito imaju manju strukturu troškova i manje aktivnosti za dodavanje vrijednosti u Uniji.

(160) Niska razina suradnje nepovezanih uvoznika ukazuje na to da uvođenje mjera ne bi imalo ikakav značajan utjecaj na njihove aktivnosti. Doista, za uvoznike/distributere koji surađuju utvrđeno je da preprodaja kineskih aluminijskih kotača predstavlja između 1 % i 6 % njihovog ukupnog prometa. Stanje trgovačkih društava koji prebacuju proizvodnju na vanjske subjekte složenije je jer preprodaja kineskih aluminijskih kotača može predstavljati gotovo cjelokupno njihovo poslovanje. Mjere, ako bi postojale, bi sigurno imale utjecaj na njihovu aktivnost – čak iako je teško u ovoj fazi procijeniti koliko točno. To pitanje će se dodatno ispitati.

3. **Interes korisnikâ**

3.1. *Općenito*

(161) Upitnici za korisnike poslani su za 20 utvrđenih korisnika. 13 proizvođača automobila je surađivalo u ispitnom postupku. Dva udruženja koja predstavljaju korisnike i uvoznike aluminijskih kotača OEM i AM također su surađivala.

(162) Uvoz korisnika koji surađuju čini 19 % ukupnog uvoza iz NRK-a prema podacima Eurostata. Podaci Eurostata ne omogućuju točno utvrđivanje je li uvozna prodaja obavljena na segment OEM ili segment AM. Kako je spomenuto gore u uvodnoj izjavi 133., razlikovanje između segmenata OEM i AM moglo se svejedno provesti te se pokazalo da bi OEM segment činio između 20 i 30 % ukupnog uvoza iz NRK-a. Na tim temeljima razumno je pretpostaviti da je suradnja segmenta OEM bila vrlo visoka.

(163) Čini se da se proizvođači automobila u prosjeku oslanjaju na kineske isporuke samo u ograničenoj mjeri. Kada se razmatraju pojedinačno, proizvođači automobila koji surađuju primjenjuju različite poslovne modele. Neki uopće ne uvoze iz Kine, drugi uvoze manje od 5 %, a neki uvoze i do 30 % svojih potreba.

(164) I korisnici uvoznici i korisnici koji ne uvoze protive se mjerama. Jedan od njihovih glavnih argumenata je da proizvođači automobila imaju interes zadržati različite izvore opskrbe i koristi od tržišnog natjecanja na tržištu kotača. Mjere bi ih učinile previše ovisnima o ograničenom broju europskih proizvođača. Međutim, taj argument sam za sebe ne čini se presudan zbog postojanja značajnog izvoza iz ostalih trećih zemalja.

3.2. *Trošak mjera*

(165) Aluminijski kotači predstavljaju oko 1 % troška automobila. Mjera od 20 % na aluminijske kotače bi tako dovela do povećanja troška od 0,2 %. Onim proizvođačima automobila koji uvoze najviše 5 % svojih aluminijskih kotača iz Kine, ukupno povećanje troška u odnosu na ukupnu proizvodnju automobila bi tako bilo 5 % od 0,2 %, tj. 0,01 %. Ali čak i za one proizvođače automobila koji uvoze do 30 % svojih aluminijskih kotača iz Kine, ukupno povećanje troška bi bilo 30 % od 0,2 %, tj. 0,06 %. Stoga bi mjere imale vrlo ograničeni utjecaj na cijene. Uz to, očito nije neuobičajeno da se aluminijski kotači koje su uvezli proizvođači automobila po određenoj cijeni (na primjer 50 eura) prodaju krajnjem kupcu po trostrukoj ili četverostrukoj cijeni (tj. 200 eura).

3.3. *Trošak promjene dobavljača*

(166) Kako je objašnjeno gore, aluminijski kotači OEM obično se razvijaju 2 godine prije uvođenja novog modela automobila. Svaka promjena dobavljača zahtijeva vrijeme (najmanje 6 mjeseci) i mogla bi uzrokovati dodatne troškove alata. Međutim, ispitni postupak je pokazao da većina proizvođača automobila uobičajeno ima različite izvore nabave, tj. dijele proizvodnju konkretnog aluminijskog kotača između 2 (ili više) proizvođača. Takva uporaba dvaju izvora također se poduzima u odnosu na modele koji se nabavljaju iz NRK-a, kako bi se osigurala sigurnost opskrbe. Čini se stoga da je rizik mijenjanja dobavljača već uzet u obzir kod odluke o nabavi iz NRK-a. Nadalje, ugovori prikupljeni tijekom ispitnog postupka pokazuju da proizvođači automobila općenito smiju otkazati ugovor u svako doba bez kazne.

3.4. *Dodatni argumenti koje su iznijele stranke*

(167) Neke stranke su tvrdile da bi uvođenje pristojba na aluminijske kotače podrijetlom iz NRK-a dalo prednost proizvođačima automobila iz Južne Koreje, pored nulte carine na automobile prema predstojećem Sporazumu o slobodnoj trgovini. Prema tom argumentu, južnokorejski proizvođači automobila bi i dalje imali pristup kineskim aluminijskim kotačima niske cijene i čak bi mogli tražiti povrat carine za automobile koji se izvoze u EU (može se tražiti povrat carine plaćene na uvoz određenih automobilskih dijelova nakon izvoza tog automobila). Antidampinška mjera na kineske aluminijske kotače stavila bi europske proizvođače automobila u nepovoljan konkurentski položaj u odnosu na južnokorejske automobile koji se uvoze u EU po nultoj stopi carine.

(168) U tom pogledu treba naglasiti da tržišni udio automobila podrijetlom iz Južne Koreje trenutačno iznosi samo 3 % tržišta automobila u EU-u. Iako je teško predvidjeti razvoj uvoza za korejske automobile, ali uzimajući u obzir vrlo ograničeni izravni utjecaj mjera na cijene proizvođača automobila u EU-u, u ovoj se fazi ne može zaključiti da bi uvođenje antidampinških mjera na aluminijske kotače iz Kine imalo ikakvu značajnu ulogu u tom pogledu.

4. **Interes kupaca**

(169) Nisu izneseni argumenti u pogledu utjecaja mjera na krajnje kupce. Ta činjenica, kao i mali utjecaj na cijene i strategije određivanja cijena proizvođača automobila utvrđene u ispitnom postupku doista govore protiv vjerojatnosti bilo kakvog značajnog učinka na cijene za kupce.

5. **Interes dobavljača**

(170) 5 dobavljača sirovina/opreme proizvođačima aluminijskih kotača u Uniji odgovorilo je na upitnik za dobavljače. Oni isporučuju aluminij/primarne ingote iz ljevaonica, boju/prvi premaz ili niskotlačne strojeve. U odnosu na dobavljače ingota, prodaja industriji Unije čini samo mali dio njihove aktivnosti (manje od 6 % njihovog ukupnog prometa), što pokazuje njihov relativno umjeren interes za uvođenjem antidampinških mjera na aluminijske kotače iz Kine. Za ostale dobavljače (strojeva ili boje ili niskotlačnih strojeva), njihova prodaja industriji Unije u rasponu je od 30 % do 50 % njihovog ukupnog prometa. S obzirom na to da su ta trgovačka društva mala i srednja poduzeća, održivost industrije Unije je ključna za njihovo poslovanje.

6. **Zaključak o interesu Unije**

(171) S obzirom na gore navedeno, privremeno je zaključeno da ukupno, na temelju dostupnih podataka o interesu Unije, nema uvjerljivih razloga protiv uvođenja privremenih mjera na uvoz aluminijskih kotača podrijetlom iz NRK-a.

G. **PRIVREMENE MJERE**

1. **Razina uklanjanja štete**

(172) S obzirom na donesene zaključke u pogledu dampinga, uzrokovane štete, uzročnosti i interesa Unije, potrebno je uvesti privremene mjere kako bi se spriječila daljnja šteta koju industriji Unije uzrokuje dampinški uvoz iz NRK-a.

(173) Za potrebe utvrđivanja razine tih pristojba u obzir su uzete utvrđene dampinške marže i iznos pristojbe koji je potreban za uklanjanje štete koju je pretrpjela industrija Unije.

(174) Kako je navedeno u uvodnoj izjavi 20., na tržištu aluminijskih kotača postoje dva relativno različita tržišna segmenta. Ispitni postupak je dalje utvrdio da je prodaja proizvođača iz Unije usredotočena na segment OEM i čini 85 % ukupne prodaje industrije Unije.

(175) Za potrebe uvođenja privremenih mjera smatralo se stoga prikladnim procijeniti maržu štete koja uzima u obzir tu posebnu situaciju na tržištu.

(176) U segmentu OEM kupci aluminijskih kotača (proizvođači automobila) obično stavljaju ponude u skladu s natječajnim postupcima. Posljedično, isti model kotača, koji se treba ugraditi na isti model automobila, može u broju slučajeva koji nije beznačajan biti naručen od nekoliko izvora, često od kineskog dobavljača i od dobavljača iz EU-a istovremeno. Privremeno se smatralo da je taj sustav natječaja točno i pouzdano odražavao prosječno cjenovno natjecanje koje je postojalo tijekom RIP-a između kineskih i dobavljača iz Unije kada se natječu na istom natječaju.

(177) Stoga se smatralo prikladnim izračunati maržu sniženja cijena na temelju cijena utvrđenih iz podataka koje su dostavili proizvođači iz EU-a i kineski izvoznici kada se natječu na takvim natječajima.

(178) Prilikom izračuna iznosa pristojbe potrebne za uklanjanje učinaka štetnog dampinga, smatralo se da bi svaka mjera trebala omogućiti industriji Unije pokrivanje svojih troškova proizvodnje i ostvarenje razumne dobiti. Kod troška proizvodnje, prilagodba je izvršena za stvarni gubitak koji je pretrpjela industrija Unije tijekom RIP-a (– 5,4 %). Nadalje, smatralo se da se razumna dobit prije oporezivanja koju bi objektivno mogla ostvariti industrija te vrste u normalnim uvjetima tržišnog natjecanja, tj. u nedostatku dampinškog uvoza, na prodaju istovjetnog proizvoda u Uniji, treba procijeniti u odnosu na profitabilnost ostvarenu u 2006. kada je iznosila + 3,2 %. U toj godini obujam uvoza iz Kine je još uvijek bio relativno mali. Na toj je osnovi izračunana neštetna cijena za industriju Unije za istovjetni proizvod.

(179) Na toj je osnovi marža sniženja cijena 20,6 %.

(180) Taj rezultat je dodatno potvrdio dodatni izračun temeljen na usporedbi nekih natječajnih ugovora koje su dostavili određeni proizvođači automobila tijekom ispitnog postupka. Doista, kada su proizvođači automobila naručivali isti model aluminijskih kotača i od kineskog proizvođača i od proizvođača iz Unije, utvrđena marža sniženja cijena, uzimajući u obzir izvršene prilagodbe kako je objašnjeno gore u uvodnoj izjavi 93. i dalje, bila je istog reda veličine kao i ona koja utvrđena u prethodnoj uvodnoj izjavi.

(181) Naglašava se da je ta marža sniženja cijena niža od marža dampinga utvrđenih gore u uvodnim izjavama 76. i dalje i stoga treba služiti kao osnova za utvrđivanje razine pristojbe u skladu s pravilom niže pristojbe.

(182) S obzirom na metodologiju primijenjenu u ovom slučaju za utvrđivanje razine uklanjanja štete, smatra se nepraktičnim odrediti pojedinačne stope antidampinških pristojba u skladu s drugom rečenicom članka 9. stavka 5. Osnovne uredbe. Razlog za to je posebno nedostatak pouzdanih podataka za provedbu analize na razini svakog pojedinog trgovačkog društva. Posljedično, privremeno se odlučuje uvesti antidampinšku pristojbu na razini cijele zemlje na sav uvoz iz Kine na razini marže sniženja cijena od 20,6 %.

2. **Privremene mjere**

(183) S obzirom na prethodno navedeno, smatra se da u skladu s člankom 7. stavkom 2. Osnovne uredbe treba uvesti privremenu antidampinšku pristojbu na uvoz podrijetlom iz NRK-a. U ovom slučaju stopu pristojbe treba na odgovarajući način odrediti na razini utvrđene marže štete.

(184) Predložena antidampinška pristojba stoga iznosi 20,6 %.

H. **OBJAVA**

(185) Gornji privremeni nalazi objavljuju se svim zainteresiranim strankama koje će se pozvati na iznošenje svojih stavova u pisanom obliku i traženje rasprave. Njihovi će se komentari analizirati i uzeti u obzir, kada je opravdano, prije donošenja bilo kakvih konačnih odluka. Nadalje, treba naglasiti da su nalazi u vezi s uvođenjem antidampinških pristojba za potrebe ove Uredbe privremeni i mogu se ponovo razmatrati za potrebe bilo kakvih konačnih nalaza,

DONIJELA JE OVU UREDBU:

Članak 1.

1. Uvodi se privremena antidampinška pristojba na uvoz aluminijskih kotača motornih vozila tarifnih brojeva KN 8701 do 8705, sa ili bez svojeg pribora i s ili bez postavljenih guma, trenutačno obuhvaćenih oznakama KN ex 8708 70 10 i ex 8708 70 50 (oznake TARIC 8708 70 10 10 i 8708 70 50 10) i podrijetlom iz Narodne Republike Kine.

2. Stopa privremene antidampinške pristojbe koja se primjenjuje na neto cijene franko granica Unije, prije plaćanja carine, proizvoda opisanog u stavku 1. je 20,6 %.

3. Puštanje u slobodan promet u Uniji proizvoda iz stavka 1. podliježe dostavi osiguranja na iznos jednak iznosu privremene pristojbe.

4. Osim ako je drukčije određeno, primjenjuju se važeće odredbe o carinama.

Članak 2.

Ne dovodeći u pitanje članak 20. Uredbe (EZ) br. 1225/2009, zainteresirane stranke mogu zatražiti objavu bitnih činjenica i razmatranja na temelju kojih je usvojena ova Uredba, izraziti svoje stavove u pisanom obliku i zatražiti od Komisije usmeno saslušanje u roku jednog mjeseca od datuma stupanja na snagu ove Uredbe.

Na temelju članka 21. stavka 4. Uredbe (EZ) br. 1225/2009, dotične stranke mogu komentirati primjenu ove Uredbe u roku od jednog mjeseca od datuma njezina stupanja na snagu.

Članak 3.

Ova Uredba stupa na snagu sljedećeg dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Članak 1. ove Uredbe primjenjuje se u razdoblju od šest mjeseci.

Ova je Uredba u cijelosti obvezujuća i izravno se primjenjuje u svim državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu 10. svibnja 2010.

Za Komisiju

Predsjednik

José Manuel BARROSO