II

(Ikke-lovgivningsmæssige retsakter)

FORORDNINGER

RÅDETS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) Nr. 964/2010

af 25. oktober 2010

om indførelse af en endelig antidumpingtold og om endelig opkrævning af den midlertidige told på importen af visse aluminiumshjul med oprindelse i Folkerepublikken Kina

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Rådets forordning (EF) nr. 1225/2009 af 30. november 2009 om beskyttelse mod dumpingimport fra lande, der ikke er medlemmer af Det Europæiske Fællesskab [1] (»grundforordningen«), særlig artikel 9 og artikel 14, stk. 3,

under henvisning til forslag forelagt af Europa-Kommissionen efter høring af det rådgivende udvalg, og

ud fra følgende betragtninger:

1. MIDLERTIDIGE FORANSTALTNINGER

(1) Kommissionen indførte ved forordning (EU) nr. 404/2010 [2] (»forordningen om midlertidig told«) en midlertidig antidumpingtold på importen af visse aluminiumshjul med oprindelse i Folkerepublikken Kina (»Kina«).

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

2. EFTERFØLGENDE PROCEDURE

(3) Efter fremlæggelsen af de væsentligste kendsgerninger og betragtninger, der lå til grund for beslutningen om at indføre midlertidige foranstaltninger (»foreløbig fremlæggelse af oplysninger«), indgav adskillige interesserede parter skriftlige redegørelser for at tilkendegive deres synspunkter vedrørende de foreløbige konklusioner. Parter, der anmodede om det, fik også lejlighed til at blive hørt.

(4) Kommissionen fortsatte med at indhente alle de oplysninger, som den anså for nødvendige for at træffe endelig afgørelse i sagen.

(5) Der mindes om, at dumping- og skadesundersøgelsen omfattede perioden fra den 1. juli 2008 til den 30. juni 2009 (»undersøgelsesperioden« eller »UP«) som omhandlet i betragtning 18 i forordningen om midlertidig told. Undersøgelsen af udviklingstendenser af relevans for vurderingen af skade omfattede perioden fra den 1. januar 2006 til udgangen af UP (»den betragtede periode«).

(6) Alle parter blev underrettet om de vigtigste kendsgerninger og betragtninger, på grundlag af hvilke Kommissionen agtede at anbefale indførelse af endelig antidumpingtold på importen af visse aluminiumshjul med oprindelse i Kina og endelig opkrævning af beløb, for hvilke der var stillet sikkerhed i form af midlertidig told. De fik også en frist, inden for hvilken de kunne fremsætte bemærkninger til disse oplysninger.

(7) De berørte parters mundtlige og skriftlige bemærkninger blev overvejet og, hvor det var relevant, taget i betragtning.

2.1. Undersøgelsens omfang. Inddragelse af import fra Tyrkiet

(8) En part, der repræsenterede de eksporterende producenters interesser, hævdede, at importen af den pågældende vare fra Tyrkiet burde medtages i denne undersøgelse.

(9) Hvad angår det forhold, at import med oprindelse i Tyrkiet ikke var omfattet af klagen, skal det bemærkes, at det pågældende land ikke havde fremlagt tilstrækkelige beviser for dumping, skade og årsagssammenhæng på det indledende trin til, at indledningen af en antidumpingprocedure vedrørende denne import kunne begrundes.

(10) I stedet fremlagde klagerne oplysninger om, at den pågældende vare blev importeret fra Tyrkiet til ikke-dumpede priser (jf. den ikke-fortrolige udgave af klagen, side 13, punkt 5, og bilag 5.1.a.).

[1] EUT L 343 af 22.12.2009, s. 51.
[2] EUT L 117 af 11.5.2010, s. 64.

3. DEN PÅGÆLDENDE VARE OG SAMME VARE

(11) Efter indførelsen af midlertidige foranstaltninger gentog nogle af parterne deres argumenter om forskellene mellem hjul til produktion af oprindeligt udstyr (»OEM«) og hjul til eftermarkedssegmentet (»AM«) og hævdede, at de to segmenter burde behandles som to forskellige varer. Disse parter hævdede, at OEM-hjul burde udelukkes fra undersøgelsens varedækning, eftersom OEM- og AM-hjul er produceret med forskellige metoder, har forskellige tekniske og fysiske egenskaber, forskellige distributionskanaler og endog forskellige anvendelsesformål.

(12) Det skal erindres, som nævnt i betragtning 21 i forordningen om midlertidig told, at både AM- og OEM-hjul kan produceres med forskellige metoder, i alle størrelser og vægtangivelser og med alle forskellige typer belægning. OEM- og AM-hjul har de samme fysiske og tekniske egenskaber og er ombyttelige.

(13) En række parter påstod, at OEM- og AM-hjul har forskellige endelige forbrugere; for OEM er de endelige forbrugere bilfabrikanterne, og for AM er de endelige forbrugere bilejerne. Denne opfattelse er fejlagtig. Selv om OEM-hjul købes af bilfabrikanter, anvendes både OEM- og AM-hjul til samme formål: De monteres på biler og lignende køretøjer. Den endelige forbruger er derfor den samme — føreren.

(14) Det hyppigst fremførte argument var, at kravene til OEM-hjul adskilte sig fra kravene til AM-hjul. Ifølge dette argument bør der ikke indføres foranstaltninger over for OEM-hjul, eftersom de ikke kan erstattes med AM-hjul (de anskaffes for at opfylde behovene på forskellige produktmarkeder og adskiller sig med hensyn til udformning, kvalitetskrav, investeringer, produktionsproces, priser og importindtrængning).

(15) Et andet argument var, at OEM-hjul produceres efter bilfabrikantens specifikationer, mens AM-hjul udformes og fremstilles i overensstemmelse med hjulfabrikantens specifikationer uden at tage højde for kravene til en specifik bilmodel. Selv om AM-hjul normalt ikke produceres i overensstemmelse med bilfabrikanternes specifikationer, monteres de på forskellige bilmodeller. De vil nemlig i sidste ende blive monteret på nøjagtigt de samme bilmodeller, som OEM-hjulene oprindeligt var blevet fremstillet til. Det faktum, at specifikationerne stammer fra forskellige kilder, kan ikke betragtes som bevis for forskelle i de fysiske og tekniske egenskaber.

(16) Der blev modtaget yderligere oplysninger fra hjulproducenterne og bilfabrikanterne i EU. Oplysningerne bekræftede, at de samme produktionsprocesser (formstøbning, flydeformning, valsning, støbning, to- og tredelte hjul) anvendes både til AM- og OEM-hjul. De produceres begge i alle størrelser og vægtangivelser. Indsatser, visse typer belægning og varmebehandling anvendes både til OEM- og AM-hjul.

(17) Visse parter påstod, at de tekniske forskelle mellem OEM- og AM-hjul bestod i, at der til OEM-hjul benyttes primæraluminium, mens der til fremstilling af AM-hjul ofte anvendes aluminium genvundet fra skrot. Kommissionen har foretaget en tilbundsgående analyse af disse bemærkninger. Der blev ligeledes modtaget yderligere oplysninger fra bilfabrikanter og EU-producenter. Navnlig EU-producenter, der fremstiller både OEM- og AM-hjul, bekræftede, at både primæraluminium og — om end i begrænset omfang — aluminium genvundet fra skrot anvendes i produktionen af begge hjultyper. De yderligere oplysninger, der blev indsamlet i forbindelse med undersøgelsen, bekræftede, at det vigtigste kriterium for at skelne mellem den anvendte aluminiumstype og dens kvalitet er indholdet af silicium (7 % eller 11 %). Begge legeringer anvendes til både OEM- og AM-hjul.

(18) Det fremgår heller ikke entydigt af forskellene i prøvningskravene, at OEM- og AM-hjul er to forskellige varer. Det skal bemærkes, at der ikke findes nogen generelle, ensartede krav til aluminiumshjul. Standarderne varierer for de forskellige producenter og lande. Det er i sidste ende ikke muligt at etablere en fuldstændig skillelinje mellem AM- og OEM-hjul på grundlag af standarder eller krav. Ifølge de foreliggende oplysninger foretages der forskellige prøvninger af både OEM- og AM-hjul (røntgenprøvning, kemisk prøvning, lækageprøvning, belastningsprøvning, korrosionsprøvning, hjulafbalanceringstest, stødprøvning, radialbelastningstest, bøjningsprøvning, salttågeprøvning, CASS-prøvning (Copper-Accelerated Acetic Salt Spray test). Desuden synes forskellene i prøvninger og standarder snarere at være et tegn på, at der er en skillelinje mellem de forskellige medlemsstater frem for mellem OEM- og AM-hjul som to forskellige varer.

(19) Ifølge de foreliggende oplysninger medfører de kvalitetskrav, som bilindustrien har indført, højt standardiserede varer, som let kan udskiftes indbyrdes mellem samtlige producenter verden over. I AM-segmentet kan kvalitetskravene også fastsættes af kunderne, og disse hjul skal også opfylde internationale og nationale krav. Følgelig

kan kravene og specifikationerne for visse hjul være strengere i begge segmenter, hvilket betyder, at visse AM-hjul kan være i overensstemmelse med strengere standarder end OEM-hjul.

(20) Det faktum, at AM-hjul sædvanligvis ikke monteres på nye biler, og at bilfabrikanter anvender hjul, som er produceret af udvalgte fabrikanter under deres varemærke, er en indkøbsbeslutning, som ikke har nogen indvirkning på konklusionen om indbyrdes ombyttelighed mellem OEM- og AM-hjul. Fysisk kan et AM-hjul, dvs. et hjul, der er forsynet med en bilfabrikants varemærke, monteres på en ny bil.

(21) Disse konklusioner bekræftes af, at bilfabrikanter også køber og sælger hjul til eftermarkedssegmentet. Nogle af disse sælges under bilfabrikantens varemærke (Original Equipment Supplier, OES), mens andre sælges under hjulfabrikantens varemærke.

(22) Mange bemærkninger vedrørte de krav, bilfabrikanterne stillede til hjulleverandørerne (f.eks. dokumentation for et fuldt fungerende ISO-certificeret kvalitetsstyringssystem, vurdering af kvaliteten baseret på erfaringer fra tidligere projekter og leveringer, kvalitetskontrol på stedet samt vurdering af produkt- og projektspecifikke risici). Aluminiumshjul har imidlertid de samme fysiske, tekniske og kemiske egenskaber og anvendelsesformål uanset indførte krav, som ikke er relevante for disse egenskaber.

(23) Endelig bør det også erindres, at mange hjulfabrikanter producerer til begge segmenter, og OEM- og AM-hjul produceres på de samme produktionslinjer. Producenter, der er aktive i ét segment, kan få adgang til det andet segment.

(24) Endelig hævdede en række parter, at OEM- og AM-hjul bør betragtes som to forskellige varer, fordi de henhører under forskellige toldunderpositioner.

(25) Den nuværende antidumpingprocedure vedrører aluminiumshjul, i øjeblikket henhørende under KN-kode ex 8708 70 10 og 8708 70 50. KN-kode 8708 70 10 vedrører hjul samt dele og tilbehør dertil til industriel samling. Det betyder, at anvendelsen af den heri fastsatte lavere toldsats er underlagt den såkaldte kontrol af endelig anvendelse. De to KN-koder er opdelt for at angive forskellen i toldsats og muliggøre anvendelsen af en lavere sats for hjul til industriel samling. Dette har imidlertid ikke nogen indvirkning på definitionen af den pågældende vare.

(26) Som svar på parternes bemærkninger skal det for det første bemærkes, at definitionen af den pågældende vare i en antidumpingprocedure ikke vedrører produktklassifikationer under forskellige toldpositioner. Derfor kan en vare i en antidumpingprocedure være omfattet af forskellige KN-koder. Denne situation er faktisk ret almindelig.

(27) For det andet er hjulene, som henhører under begge KN-koder, de samme. Den eneste forskel er måden, de kanaliseres på efter import.

(28) For det tredje skal det også bemærkes, at importmængden under den KN-kode, der er forbundet med industriel samling, er lavere end mængden af OEM-import, som er indberettet af de samarbejdsvillige bilfabrikanter. Det betyder tilsyneladende, at OEM-hjul er blevet fortoldet under begge KN-koder. Da det således ser ud til, at bilfabrikanter importerer under begge KN-koder, vil en formel differentiering baseret på det endelige anvendelsesformål være ekstremt vanskelig.

(29) Følgelig afvises de argumenter, som de berørte parter bidrog med, ligesom konklusionerne i forordningen om midlertidig told bekræftes. OEM- og AM-hjul anses for at være en og samme vare.

3.1. **Hjul til motorcykler og påhængskøretøjer**

(30) Den vare, der er omfattet af denne undersøgelse, er »aluminiumshjul til motorkøretøjer henhørende under KN-kode 8701 – 8705 med eller uden tilbehør og med eller uden dæk, som i øjeblikket tariferes under KN-kode ex 8708 70 10 og ex 8708 70 50 (Taric-kode 8708 70 10 10 og 8708 70 50 10)«. Denne definition er i overensstemmelse med indledningsmeddelelsen, som blev offentliggjort den 13. august 2009, og klagen, der udgjorde baggrunden for sagen.

(31) Parterne rejste spørgsmål om, hvorvidt undersøgelsen også omfattede hjul til motorcykler og påhængskøretøjer. Ovennævnte definition udelukker implicit aluminiumshjul til motorcykler henhørende under position 8711 og aluminiumshjul til påhængskøretøjer henhørende under position 8716, som i princippet klassificeres henholdsvis under position 8711 og 8716.

(32) Vedrørende hjul til påhængskøretøjer blev det i forbindelse med undersøgelsen gjort gældende, at der ud over de KN-koder, der er anført i meddelelsen om indledning af procedure, kunne anvendes en anden kode, som bl.a. omfatter hjul til påhængskøretøjer (KN-kode 8716 90 90), til import til Unionen for at omgå foranstaltninger vedrørende den pågældende vare (selv om koden tilsyneladende ikke anvendes til dette formål i praksis).

(33) Det blev foreslået, at den nuværende undersøgelse også skulle omfatte aluminiumshjul henhørende under KN-kode 8716 90 90.

(34) Kommissionens tjenestegrene informerede samtlige berørte parter ved hjælp en meddelelse vedlagt sagens akter, som kan konsulteres af de berørte parter, med oplysning om den mulige udvidelse af proceduren til at omfatte den anden KN-kode.

(35) Som nævnt ovenfor var aluminiumshjul, der reelt er beregnet til påhængskøretøjer og derfor henhører under KN-kode 8716 90 90, ikke omfattet af indledningsmeddelelsen. Det kan derfor ikke udelukkes, at visse producenter og/eller forhandlere af disse hjul undlod at give sig til kende i forbindelse med denne undersøgelse, eftersom de forventede, at denne import ikke ville være omfattet af undersøgelsen, hvorfor de ikke var bekendt med ovennævnte meddelelse. Under disse omstændigheder er det ikke hensigtsmæssigt at lade proceduren omfatte disse hjul. Samtidig, og eftersom der tydeligvis er en særlig høj risiko for omgåelse ved anvendelse af ovennævnte KN-koder, er det hensigtsmæssigt at indføre en Taric-kode, hvormed udviklingen i importen af hjul henhørende under denne kode kan kontrolleres nøje. På grundlag af grundforordningens artikel 14, stk. 3, indsættes der en bestemmelse herom i den relevante del af denne forordning.

4. MARKEDSØKONOMISK BEHANDLING, INDIVIDUEL BEHANDLING OG REFERENCELAND

4.1. Markedsøkonomisk behandling

(36) Alle eksporterende producenter, der indgik i stikprøven, anfægtede de midlertidige konklusioner i betragtning 26-53 i forordningen om midlertidig told.

Kriterium 1

(37) Det skal først og fremmest understreges, at primæraluminium i Kina tegner sig for over 50 % af produktionsomkostningerne for et aluminiumshjul. Tre ud af de fire virksomheder, der indgik i stikprøven, har gjort gældende, at beslutningen om at nægte markedsøkonomisk behandling bør være individuel og virksomhedsspecifik, mens Kommissionen i det foreliggende tilfælde, ved at fastslå, at der er tale om statslig indgriben i beslutningerne om anskaffelse af det vigtigste råmateriale (aluminium), som nævnt i betragtning 30-37 i forordningen om midlertidig told, har nægtet markedsøkonomisk behandling generelt på landsplan. Dette argument kan ikke godtages. Kommissionen har foretaget en individuel analyse for hver enkelt producent, som deltog i stikprøven. Det er rigtigt, at Kommissionen nåede til den samme konklusion vedrørende alle fire deltagere, men dette skyldes, at der er tale om statslig indgriben i beslutningsprocessen for hver af dem, som nævnt i betragtning 30-37 i forordningen om midlertidig told. Kommissionen ville ikke være nået frem til samme konklusion for en virksomhed, der opererer i Kina og kan dokumentere, at den anskaffer størstedelen af de aluminiumlegeringer, den anvender, til priser, som er offentliggjort på London Metal Exchange (»LME«), med samme mekanismer, som anvendes af andre virksomheder i sektoren etableret i resten af verden. Skulle dette være tilfældet, ville det have været muligt at indrømme denne virksomhed markedsøkonomisk behandling, selv om den var etableret i Kina, forudsat at de øvrige kriterier var opfyldt.

(38) Konklusionerne i omtalte betragtninger og betragtning 48 i forordningen om midlertidig told bekræftes på grundlag af ovenstående.

(39) Hvad angår statslig indgriben i andre forretningsmæssige beslutninger, har ingen af de tre grupper nævnt i betragtning 38 i forordningen om midlertidig told leveret yderligere dokumentation, der kunne føre til andre konklusioner. Det er navnlig blevet fremført, at følgende fremgår af Rettens dom i sagen Zheijiang Xinan mod Rådet ([1]): »Endvidere kan begrebet »omfattende statslig indgriben«, henset til denne bestemmelses ordlyd, formål og sammenhæng, ikke sidestilles med en enhver indflydelse på virksomhedens aktiviteter eller enhver deltagelse i virksomhedens beslutningsproces, men skal forstås som en handling fra myndighedernes side, der kan bevirke, at virksomhedens beslutninger er uforenelige med de markedsøkonomiske vilkår«. Under henvisning til denne dom hævder eksportørerne, at de europæiske institutioner bør efterkomme den og foretage en grundig analyse af, om dispositionerne truffet af staten med hensyn til virksomhedens drift er forenelige med de markedsøkonomiske vilkår. I denne forbindelse skal det fremhæves, at nævnte dom er appelleret til Domstolen. Derfor får Rettens dom først retsvirkning fra det tidspunkt, hvor der træffes afgørelse i appelsagen. Institutionerne er således i stand til at fastholde, at den statslige indgriben, som er konstateret i dette tilfælde, er tilstrækkelig til at konkludere, at kriterium 1 ikke er opfyldt. Konklusionerne i betragtning 38 i forordningen om midlertidig told bekræftes på grundlag af ovenstående.

Kriterium 2

(40) Ingen af de to grupper, der i henhold til konklusionerne fra den foreløbige fase ikke opfyldte kravene i kriterium 2, har anfægtet disse foreløbige konklusioner. Det bekræftes derfor, som nævnt i betragtning 39 og 49 i forordningen om midlertidig told, at regnskaberne for to af de grupperne i stikprøven ikke blev udarbejdet og revideret i henhold til de internationale regnskabsstandarder.

Kriterium 3

(41) Det hævdedes af Baoding Lizhong group, at det i artikel 2, stk. 7, litra c), i grundforordningen udtrykkeligt fastsættes, at fordrejningerne skyldes det tidligere ikke-markedsøkonomiske system. Gruppen hævdede, at eftersom den angiveligt altid var blevet drevet som en privatejet gruppe af virksomheder, kunne fordrejningerne ikke være forårsaget af det »tidligere« ikke-markedsøkonomiske system, da gruppen aldrig var blevet drevet som en statsejet virksomhed. Denne påstand kan ikke

([1]) Sag T 498/04. Zheijiang Xinan Chemical Industrial Group Co. Ltd., præmis 85.

godtages. I det foreliggende tilfælde kan virksomhedernes produktionsomkostninger og økonomiske situation være genstand for væsentlige fordrejninger, der er overført fra det tidligere ikke-markedsøkonomiske system, uanset om en virksomhed er blevet drevet som en statsejet virksomhed eller ej.

(42) Derudover gentog Baoding Lizhong group, YHI Manufacturing (Shanghai) Co. Ltd og CITIC Dicastal de argumenter, som var blevet fremsat allerede før vedtagelsen af forordningen om midlertidig told, og fremhævede, at de fordele, som virksomhederne har nydt, er ubetydelige. Som nævnt i betragtning 50 i forordningen om midlertidig told viste undersøgelsen, at der var tale om væsentlige fordrejninger i gruppernes finansielle situation.

(43) Desuden har YHI Manufacturing (Shanghai) Co. Ltd gjort gældende, at skattefritagelser, der indrømmes udenlandske virksomheder, ikke udgør specifikke subsidier, og at bevisbyrden for specificitet i henhold til WTO's retspraksis vedrørende udligningsforanstaltninger ligger hos undersøgelsesmyndighederne ([1]). I sin redegørelse henviser YHI Manufacturing (Shanghai) Co. Ltd. også til artikel 4, stk. 5, i antisubsidiegrundforordningen ([2]), hvori det fastsættes, at afgørelser om specificitet klart skal dokumenteres på grundlag af positivt bevismateriale. Virksomheden nævner ligeledes artikel 4, stk. 2, litra b), i antisubsidiegrundforordningen (objektive kriterier eller betingelser for, hvem der er berettiget til at opnå subsidier, hvor der ikke er tale om specificitet) og artikel 10 i aftalen om subsidier og udligningsforanstaltninger, som bestemmer, at en udligningstold er »en særlig told, der opkræves for at opveje enhver form for subsidier, der ydes direkte eller indirekte til fremstilling, produktion eller udførsel af en vare«. Endelig hævder YHI Manufacturing (Shanghai) Co. Ltd, at »hvis Kommissionens tjenestegrene ønsker at udligne subsidierne fra den kinesiske regering, er den korrekte procedure til formålet en antisubsidieundersøgelse«.

(44) Med hensyn til denne fortolkning af antidumpinglovgivningen skal det bemærkes, at dette ikke er korrekt, eftersom kriterierne i antisubsidiegrundforordningen ikke kan anvendes i forbindelse med en markedsøkonomisk undersøgelse. I antidumpinggrundforordningen er der fastsat bestemmelser om en undersøgelse af, hvorvidt virksomhedernes produktionsomkostninger og økonomiske situation gøres til genstand for væsentlige fordrejninger, der er overført fra det tidligere ikke-markedsøkonomiske system, og som nævnt ovenfor bør indgreb, der antyder statslig indgriben i udformningen af erhvervsklimaet gennem foranstaltninger, der er typiske for et ikke-markedsøkonomisk land, betragtes som statslig indflydelse overført fra det tidligere ikke-markedsøkonomiske system.

(45) Konklusionerne i betragtning 40-44 og 50-52 i forordningen om midlertidig told bekræftes på grundlag af ovenstående.

Andre betragtninger

(46) Eksportørerne har gentaget deres påstande, som er behandlet i betragtning 46-47 i forordningen om midlertidig told, om, at der i henhold til grundforordningens artikel 2, stk. 7, litra c), senest tre måneder efter iværksættelse af undersøgelsesproceduren skal træffes beslutning om, hvorvidt producenterne opfylder kriterierne for tildeling af markedsøkonomisk behandling, mens beslutningen i dette tilfælde blev truffet efter udløbet af fristen på tre måneder. Til støtte for deres argument citerede eksportørerne Rettens dom i sag T-299/05 ([3]). Eksportørerne nævnte især, at Kommissionen på tidspunktet for fremlæggelsen af oplysninger vedrørende markedsøkonomisk behandling havde modtaget alle besvarelserne af antidumpingspørgeskemaet, som var blevet sendt til eksportørerne, samt besvarelserne af de spørgeskemaer, der var sendt til virksomheder etableret i referencelandet, og Kommissionens tjenestegrene havde derfor, eftersom de var i besiddelse af oplysningerne i svarene på disse spørgeskemaer, alle de nødvendige oplysninger til beregning af dumpingmargenen efter den almindelige metode og efter referencelandsmetoden. Eksportørerne når således frem til en konklusion om, at Kommissionen var i stand til at vide, hvilken virkning dens beslutning vedrørende markedsøkonomisk behandling ville få, når det gælder beregningen af dumpingmargen. Under henvisning til ovennævnte udelukker eksportørerne ikke, at beslutningen om markedsøkonomisk behandling blev truffet på grundlag af virkningerne på dumping.

(47) Dette argument kan ikke godtages. For det første havde Kommissionen i modsætning til det, der er blevet anført, på tidspunktet for fremlæggelsen af oplysninger vedrørende markedsøkonomisk behandling ikke alle de oplysninger, der var nødvendige til beregning af dumpingmargenen. I den foreliggende sag var oplysningerne i besvarelserne af antidumpingskemaet og spørgeskemaerne, som blev sendt til de virksomheder, der var etableret i referencelandet, hverken fuldstændige eller korrekte, og Kommissionen var derfor ikke i stand til at beregne dumpingmargenerne på dette tidspunkt. Faktisk måtte der aflægges kontrolbesøg for at indsamle de oplysninger

([1]) European Communities-Countervailing Measures on Dynamic random Access memory Chips from Korea (De Europæiske Fællesskaber — udligningsforanstaltninger vedrørende Dynamic Random Access Memory Chips fra Republikken Korea), WT/DS299/R, panelrapport af 17. juni 2005, punkt 7186.

([2]) Rådets forordning (EF) nr. 597/2009 af 11. juni 2009 om beskyttelse mod subsidieret indførsel fra lande, der ikke er medlemmer af Det Europæiske Fællesskab. EUT L 188 af 18.7.2009.

([3]) Shanghai Excell M&E Enterprise Co. Ltd og Shanghai Adeptech Precision Co. Ltd mod Rådet.

og data, som krævedes for at foretage en præcis beregning af dumpingmargenerne. Disse besøg startede mere end to uger efter fremlæggelsen af oplysninger om markedsøkonomisk behandling. Derfor var det i mangel af data fra kontrolbesøgene umuligt for Kommissionen af foretage dumpingberegninger inden fremlæggelsen af oplysninger om markedsøkonomisk behandling og træffe beslutninger om markedsøkonomisk behandling på grundlag af virkningerne på dumping.

(48) For det andet har eksportørerne ikke fremlagt dokumentation for, at beslutningen vedrørende markedsøkonomisk behandling ville have været anderledes, hvis den var blevet vedtaget inden for perioden på tre måneder.

4.2. **Konklusion**

(49) Konklusionen om, at alle virksomheder, der havde anmodet om markedsøkonomisk behandling, skulle nægtes markedsøkonomisk behandling som fastslået i betragtning 53, bekræftes hermed.

4.3. **Individuel behandling**

(50) Begge grupper, der indgik i stikprøven, og som foreløbigt var blevet nægtet individuel behandling på grund af statens indgriben, der viste sig at være af en sådan art, at der var mulighed for omgåelse af foranstaltningerne, hvis der blev fastsat forskellige satser for individuelle eksportører, anfægtede den midlertidige konklusion i betragtning 55 i forordningen om midlertidig told. Baoding Lizhong påstår, at der ikke er tale om statslig indgriben, og fremfører ligeledes, at forekomst af statslig indgriben ifølge ordlyden i artikel 9, stk. 5, litra c) og e), ikke er tilstrækkelig til at nægte individuel behandling, og at det af ordlyden af artikel 9, stk. 5, eksplicit fremgår, at en vis statslig indgriben er mulig samtidig med, at der fortsat indrømmes individuel behandling, forudsat at der er tilstrækkelig uafhængighed af staten, og statens indgriben ikke er af en sådan art, at der er mulighed for omgåelse af foranstaltningerne. Dette ville kun være tilfældet, hvis embedsmændene varetog de fleste nøglefunktioner og kunne tage del i de daglige forretningsbeslutninger.

(51) Den anden gruppe påstod, at størsteparten af dens aktier tilhørte privatpersoner, og at der ikke findes nogen risiko for omgåelse, fordi gruppen udelukkende leverer til bilfabrikanter på OEM-markedet, og for hver hjulmodel fremgår det specifikt af kontrakten med bilfabrikanten, hvilket produktionssted der kontrolleres inden og gennem kontraktens løbetid.

(52) Vedrørende påstandene fra Baoding Lizhong er risikoen for omgåelse blevet undersøgt på ny. Statens indgriben er ikke af en sådan art, at der er mulighed for omgåelse. Derfor kan Baoding Lizhong indrømmes individuel behandling.

(53) Hvad angår CITIC Dicastal, er der tale om en statsejet virksomhed, som kontrolleres direkte af staten (størsteparten af dens aktier tilhører staten). Statens indgriben er af en sådan art, at der er mulighed for omgåelse af foranstaltningerne, hvis virksomheden opnår en anden toldsats. Med andre ord kan andre statskontrollerede virksomheders produktion omdirigeres gennem CITIC Dicastal. Vedrørende det andet argument, som er fremført af CITIC Dicastal, udgør det faktum, at virksomheden udelukkende leverer til bilfabrikanter på OEM-markedet, ingen hindring for, at virksomheden kan forsyne andre kunder i fremtiden. Det kan derfor konkluderes, at CITIC Dicastal bør nægtes individuel behandling.

4.4. **Referenceland**

(54) En række interesserede parter har anfægtet valget af Tyrkiet som referenceland. Deres argumenter kan ikke godtages. For det første fordi bemærkningerne blev modtaget langt efter udløbet af den fastsatte frist for indsendelse af bemærkninger vedrørende valget af referenceland (tidsfristen udløb den 24. august 2009), og for det andet fordi der ikke kan tages højde for disse bemærkninger på grund af de konkrete omstændigheder.

(55) Argumenterne kan sammenfattende beskrives således:

1) En af de samarbejdsvillige virksomheder i Tyrkiet (Hayes Lemmerz) er forretningsmæssigt forbundet med en producent i EU, og begge samarbejdsvillige virksomheder er medlemmer af EUWA (den sammenslutning, der repræsenterer de europæiske producenter, som har indgivet klagen). Dette kan ikke accepteres. Det faktum, at en af virksomhederne i referencelandet er forretningsmæssigt forbundet med en virksomhed i EU, og at begge virksomheder er medlemmer af den samme sammenslutning som klagerne, kan ikke anses for at være et relevant kriterium for at udelukke Tyrkiet som referenceland, eftersom de kriterier, der skal tages hensyn til i forbindelse med analysen af valget af referenceland, udelukkende skal være baseret på kendsgerninger såsom konkurrencen på hjemmemarkedet i referencelandet og fraværet af betydelige forskelle i produktionsprocessen mellem producenterne i referencelandet og eksportøren, der opererer på ikke-markedsøkonomiske vilkår.

2) Det er også blevet anført, produktionsprocessen i Kina ikke kan sammenlignes med Tyrkiet, da de kinesiske virksomheder har adgang til billigere råmaterialer. Denne påstand kan ikke accepteres. På den ene side skyldes adgangen til billigere aluminium en prisfordrejning som følge af statslig indgriben. Som forklaret ovenfor drager Kina fordel af en unik verdensmarkedsposition, når det gælder adgangen til billigst mulige råmaterialer, og der findes ingen lignende situation i andre lande. På den anden side har undersøgelsen vist, at produktionsprocessen er nærmest identisk i Kina og Tyrkiet.

3) Endelig er det blevet hævdet, at der er utilstrækkelig konkurrence på hjemmemarkedet, fordi den indenlandske produktion hovedsageligt anvendes til eksport, og at der er adgangsbarrierer for import fra lande uden for EU. Disse påstande kan ikke accepteres. EU-markedet er faktisk over seks gange større end det tyrkiske marked, og der er ingen adgangsbarrierer. Det er derfor rimeligt, at Tyrkiet sender en betydelig del af landets produktion til EU. Derudover er der tilstrækkelig konkurrence på hjemmemarkedet i Tyrkiet, eftersom der er mindst fem indenlandske producenter og ingen hindringer for importen fra EU.

(56) I betragtning af ovenstående bekræftes den foreløbige konklusion om, at Tyrkiet er et hensigtsmæssigt referenceland, jf. betragtning 63 i forordningen om midlertidig told.

4.5. **Dumping**

4.5.1. *Beregning*

(57) To eksporterende producenter har anfægtet de midlertidige konklusioner i betragtning 57-77 i forordningen om midlertidig told. Det blev påstået, at dumpingberegninger, jf. artikel 2, stk. 11, i antidumpinggrundforordningen burde være baseret på »alle eksporttransaktioner til Fællesskabet«. De skønner med andre ord, at 100 % af transaktionerne bør tages i betragtning ved beregningen af dumpingmargener. Det er også blevet hævdet, at der ikke var taget højde for de dyreste transaktioner, navnlig vedrørende en af de undersøgte virksomheder, i forbindelse med beregningen af dumpingmargener.

(58) For så vidt angår argumentet vedrørende antallet af transaktioner, som skal tages i betragtning, skal det påpeges, at det i artikel 2, stk. 11, i antidumpinggrundforordningen hedder, at dumpingberegninger bør være baseret på »alle eksporttransaktioner til Fællesskabet«, men »under hensyntagen til de relevante bestemmelser om en rimelig sammenligning«. Dermed er det ikke muligt at tage højde for 100 % af eksporttransaktionerne, hvis det ikke kan lade sig gøre at foretage en rimelig sammenligning for samtlige varer. Dette anses for at være rimeligt, forudsat at beregningerne er baseret på en tilstrækkelig stor procentdel af de samlede eksporttransaktioner. I det foreliggende tilfælde blev ca. 85 % af transaktionerne taget i betragtning.

(59) Hvad angår påstanden om, at de dyreste transaktioner ikke blev taget i betragtning, er der foretaget en ny dumpingberegning for at tage højde for disse. Der er føjet et yderligere antal varetyper til dem, der anvendes til de foreløbige beregninger. Dette har gjort det muligt at medtage så mange transaktioner som muligt i beregningerne, så det desuden sikres, at den vejede gennemsnitlige enhedspris for alle eksporttransaktioner pr. eksportvirksomhed ligger tættest muligt på den vejede gennemsnitlige enhedspris for eksporttransaktioner (for denne virksomhed), som er anvendt til at beregne dumpingmargenen. På denne måde er der taget højde for værdien af alle eksporttransaktioner, selv de dyreste. De normale værdier for disse yderligere varetyper er beregnet efter den metode, der er beskrevet i betragtning 70 i forordningen om midlertidig told. Denne nye beregning betyder, at dumpingmargenerne er blevet reduceret, navnlig for YHI.

(60) Den metode, der blev anvendt til fastsættelse af normal værdi, eksportpris og sammenligning, svarer til den, der er beskrevet i betragtning 64-75 i forordningen om midlertidig told. De eneste ændringer i de nye beregninger vedrører stigningen i antallet af transaktioner, der tages i betragtning, og det forhold, at gennemsnitsprisen for de eksporttransaktioner, der anvendes til beregning af dumping for en hvilken som helst virksomhed, ikke bør afvige væsentligt fra den gennemsnitlige eksportpris for samtlige denne virksomheds transaktioner.

(61) Det er blevet hævdet, at der i Kommissionens analyse ikke tages højde for udviklingen i valutakurserne, navnlig US-dollarens appreciering over for euroen, og omkostningerne forbundet med primæraluminium og international fragt. Denne påstand er ikke velbegrundet, eftersom Kommissionens tjenestegrene i overensstemmelse med deres praksis har medtaget alle typer verificerbare omkostninger i analysen af markedet for den pågældende vare i UP.

(62) Den kinesiske producent YHI påstod, at beregningen af dennes individuelle dumpingmargen var ukorrekt. Kommissionen tog påstanden til følge og foretog en ny beregning, hvorefter dumpingmargenen fastsattes til 23,81 %, dvs. 2,14 % lavere end i de tidligere beregninger.

4.5.2. *Endelige dumpingmargener*

Virksomhed	Endelig dumping-margen
YHI Manufacturing (Shanghai) Co. Ltd.	23,81 %
Zhejiang Wanfeng Auto Wheel Co. Ltd.	60,29 %
Baoding Lizhong	67,66 %
Andre samarbejdsvillige virksomheder	44,23 %
Alle andre virksomheder	67,66 %

5. **SKADE**

(63) Kommissionen modtog bemærkninger vedrørende de foreløbige konklusioner med hensyn til skade. Nogle af disse bemærkninger var en gentagelse af bemærkninger, der allerede er blevet behandlet i forordningen om midlertidig told.

(64) Påstande, der allerede er behandlet i forordningen om midlertidig told, er ikke medtaget i denne forordning.

5.1. **Import fra Kina**

(65) Parterne hævdede, at metoden til beregning af import ikke er tilstrækkeligt forklaret. Denne kritik var dog ikke blevet begrundet.

(66) Det skal erindres, at metoden i den midlertidige fase var baseret på klagen, men blev krydstjekket med andre kilder (data fra samarbejdsvillige producenter, brugere og eksportører). På baggrund af parternes bemærkninger er disse data blevet analyseret igen, og de foreløbige konklusioner bekræftes hermed.

(67) Det skal erindres, at tre meddelelser med detaljerede oplysninger om metoderne til beregning af produktion, import og salg blev stillet til rådighed for interesserede parter på datoen for offentliggørelsen af forordningen om midlertidig told.

(68) Da KN-koderne, som er omfattet af denne undersøgelse, også dækker andre varer end den pågældende vare, vedrørte de fleste bemærkninger den metode, som Kommissionen anvendte til at udelukke varer fra de anførte mængder.

(69) KN-kode 8708 70 50 dækker aluminiumhjul samt dele og tilbehør dertil af aluminium. Der blev indhentet tilsvarende oplysninger, udtrykt i tons, fra Comext uden yderligere justeringer på dette tidspunkt ud fra den antagelse, som nævnt i klagen, at dele og tilbehør har begrænset betydning.

(70) KN-kode 8708 70 10 dækker bl.a. aluminiumhjul samt dele og tilbehør dertil af aluminium. Også her blev de tilsvarende data indhentet fra Comext — udtrykt i tons — og behørigt justeret i overensstemmelse med den metode, der er beskrevet i klagen.

(71) De bemærkninger, som parterne har fremsat, var overvejende kritiske over for denne tilgang uden dog at foreslå et mere passende og pålideligt alternativ. Kritikken vedrørte hovedsageligt det faktum, at parterne, der ikke var klar over, hvilken metode Kommissionen ville anvende, ikke kunne fremkomme med bemærkninger. Det skal erindres, at den ikke-fortrolige version af klagen, der indeholder en detaljeret redegørelse for udelukkelsesmetoden, var tilgængelig i det ikke-fortrolige dossier fra indledningen af proceduren. Kommissionen krydstjekkede dataene i klagen og kunne ikke fastslå, om der var noget, der kunne sætte spørgsmålstegn ved rimeligheden af den valgte metode. Eftersom parterne ikke foreslog en alternativ udelukkelsesmetode, blev deres bemærkninger anset for at være ubegrundede.

(72) Andre bemærkninger vedrørte metoden til omregning af mængder, der oprindeligt var udtrykt i tons, til enheder for de to KN-koder. Her fulgte Kommissionen igen den metode, der var foreslået i klagen, og som efterfølgende blev bekræftet af besvarelserne af spørgeskemaer fra kinesiske eksportører. Ifølge denne metode er gennemsnitsvægten pr. enhed, som importeres fra Kina, ca. 9 kg pr. hjul. Vægtenheden for varer, der importeres fra andre tredjelande, skønnes at være ca. 10 kg pr. enhed i overensstemmelse med klagen, men dette er blevet krydskontrolleret med de tilgængelige oplysninger, som er modtaget fra forskellige parter i løbet af denne undersøgelse.

(73) I de redegørelser, som er indleveret efter den foreløbige fase, påstod parterne, at der skulle anvendes en gennemsnitsvægt på 10 kg i stedet for 9 kg, eftersom dette var gennemsnitsvægten for importerede OEM-hjul. Som nævnt i forordningen om midlertidig told er gennemsnitsvægten på 9 kg baseret på data fra de eksporterende producenter, der indgik i stikprøven. Det konkluderes derfor, at dette er den mest rimelige omregningsmetode til gengivelse af gennemsnitsvægten for importen fra Kina. Under alle omstændigheder viste omregningen baseret på 10 kg for OEM-hjul, at det ikke ville få nogen indvirkning på de endelige konklusioner.

(74) Konklusionerne i betragtning 86-88 i forordningen om midlertidig told bekræftes hermed.

5.1.1. *Importmængde og priser for importen fra Kina*

(75) Konklusionerne fra bl.a. Eurostat-dataene i betragtning 86 og 89 i forordningen om midlertidig told er blevet bekræftet af besvarelserne af spørgeskemaer fra de eksporterende producenter. Da oplysningerne stammer fra forskellige kilder, kan tendenserne naturligvis variere en smule afhængigt af, hvilket segment og hvilken virksomhed der er tale om. Under alle omstændigheder bekræftede oplysningerne de lave prisniveauer, som, kombineret med det høje underbudsniveau og den store stigning i importmængden fra Kina, understreger nøjagtigheden af den overordnede konklusion i dette tilfælde.

(76) Data og tendenser er også blevet kontrolleret for OEM- og AM-segmenterne betragtet hver for sig. I forordningen om midlertidig told fastslås det fejlagtigt i betragtning 89, at priserne for 2006-2008 skulle baseres på oplysninger fra Eurostat, fordi eksportørernes spørgeskemaer ikke indeholdt relevante data. Udtalelsen skulle have vedrørt en opdeling mellem OEM- og AM-transaktioner. Opdelingen kan kun ske på baggrund af transaktionsspecifikke oplysninger fra eksportørerne.

(77) Hvad angår enhedspriserne i AM-segmentet, viser oplysningerne mere eller mindre uforandrede niveauer med en mindre stigning i slutningen af perioden. Enhedspriserne varierede fra 25-34 EUR i 2006, fra 24-32 EUR i 2007, fra 25-29 EUR i 2008 og fra 26-36 EUR i UP. Af fortrolighedsmæssige hensyn er disse intervaller blevet ændret i opadgående eller nedadgående retning med maksimalt 15 %.

Prisinterval for import fra det kinesiske AM-segment (baseret på stikprøve af eksportører)	+/– 15 %	+/– 15 %
2006	25	34
2007	24	32
2008	25	29
UP	26	36

(78) Enhedspriserne for OEM-import fra Kina viser et fald på over 15 % i den betragtede periode. Af fortrolighedshensyn kan der ikke fremlægges yderligere oplysninger som nævnt i nedenstående afsnit om beregningen af skadestærskel.

(79) En af parterne påstod, at de kinesiske importpriser steg mellem 2008 og UP, hvor der sås et betydeligt fald i de fleste skadesindikatorer. Der har været en nominel stigning i de kinesiske importpriser (dog kun med 1,6 %). [1] Det skal dog understreges, at priserne i hele den betragtede periode faldt med 8 %.

(80) Generelt er der bekræftet lave prisniveauer for begge segmenter, som kombineret med kraftige underbud og store stigninger i importen fra Kina bekræfter konklusionerne i dette tilfælde.

5.2. **Separat skadesundersøgelse for OEM- og AM-segmentet**

(81) En af de vigtigste bemærkninger, som blev modtaget efter indførelsen af midlertidige foranstaltninger, var, at der skulle have været foretaget en separat undersøgelse af alle skadesindikatorer for OEM- og AM-segmentet.

(82) En part henviste i denne forbindelse til Kommissionens forordning (EF) nr. 1888/2006 [2] samt Rådets forordning (EF) nr. 682/2007 [3] vedrørende import af sukkermajs med oprindelse i Thailand med påstand om, at der her var foretaget en segmentspecifik undersøgelse. Denne part hævdede endvidere, at Kommissionens undladelse af at følge fremgangsmåden i sagen om sukkermajs var i strid med WTO-reglerne.

(83) I sagen om sukkermajs blev der henvist til de relevante WTO-bestemmelser, hvor det af appelorganet anføres, at »når undersøgelsesmyndighederne foretager en undersøgelse af en del af en indenlandsk erhvervsgren, burde de i princippet på samme måde undersøge alle de øvrige dele af erhvervsgrenen, samt undersøge erhvervsgrenen som helhed«. [4] Dette eksempel viser klart, at den metode, der er anvendt i det foreliggende tilfælde, er i overensstemmelse med institutionens hidtidige praksis og med WTO's antidumpingaftale. [5] En analyse efter område er mulig, men den skal være ledsaget af en analyse af hele erhvervsgrenen.

[1] Der findes en fejl i betragtning 90 i forordningen om midlertidig told, hvori det fremgår, at stigningen udgjorde 0,5 % (de korrekte oplysninger er 0,5 EUR og 1,6 %).

[2] Kommissionens forordning (EF) nr. 1888/2006 af 19. december 2006 om indførelse af en midlertidig antidumpingtold på importen af visse former for sukkermajs, tilberedt eller konserveret, i form af kerner, med oprindelse i Thailand (EUT L 364 af 20.12.2006, s. 68).

[3] Rådets forordning (EF) nr. 682/2007 af 18. juni 2007 om indførelse af en endelig antidumpingtold og endelig opkrævning af den midlertidige told på importen af visse former for sukkermajs, tilberedt eller konserveret, i form af kerner, med oprindelse i Thailand (EUT L 159 af 20.6.2007, s. 14).

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

[5] Betragtning 50-51 i forordning (EF) nr. 1888/2006.

(84) Der gøres opmærksom på, at de to segmenter er blevet vurderet samlet i den foreløbige undersøgelse, dog er en række indikatorer blevet undersøgt særskilt for OEM- og AM-hjul (underbud, forbrug, markedsandele). På baggrund af parternes bemærkninger foretog Kommissionen en yderligere analyse, og en række andre indikatorer er blevet undersøgt på segmentniveau (se nedenfor). Som vist nedenfor bekræfter denne analyse, at tendenserne for den pågældende vare, betragtet som helhed, generelt svarer til tendenserne for OEM- og AM-segmenterne betragtet separat.

5.2.1. *Forbrug*

(85) Nedenstående tabel viser udviklingen i EU-forbruget af aluminiumshjul i OEM- og AM-segmenterne betragtet separat. Nærmere oplysninger om opdelingen i OEM- og AM-import fås i ovenstående afsnit om import. Oplysningerne om opdelingen var baseret på forskellige kilder til oplysninger fra de samarbejdsvillige EU-producenter, brugere og eksporterende producenter i det pågældende land.

Enheder (i 000)	2006	2007	2008	UP
Samlet EU-forbrug	58 607	62 442	58 313	49 508
Indeks 2006 = 100	100	107	99	84
OEM-forbrug	43 573	44 009	42 076	34 915
Indeks 2006 = 100	100	101	97	80
AM-forbrug	15 033	18 432	16 237	14 592
Indeks 2006 = 100	100	123	108	97

(86) Det samlede EU-forbrug faldt med 16 % i løbet af den betragtede periode, fra 58,6 mio. enheder til 49,5 mio. enheder. Der blev observeret samme tendens i begge segmenter. Forbruget af OEM-hjul faldt med 20 % fra 43,5 mio. enheder til 34,9 mio. enheder, mens forbruget af AM-hjul faldt med 3 % fra 15 til 14,5 mio. enheder.

5.2.2. *Import fra Kina og markedsandele for OEM- og AM-segmentet*

(87) Mange bemærkninger henviste til Kommissionens konklusioner vedrørende størrelsen af OEM- og AM-segmentet på EU's marked for aluminiumshjul, navnlig importens markedsandel. Parterne gjorde navnlig gældende, at Kommissionen havde fejlberegnet OEM-importens markedsandel. Efter disse bemærkninger blev der gennemført en yderligere undersøgelse vedrørende markedsandelen for importerede OEM- og AM-hjul. Det skal erindres, at forordningen om midlertidig told fastsætter markedsandele for OEM- og AM-import fra Kina. Disse markedsandele er fastsat på grundlag af de foreliggende oplysninger i den midlertidige fase, baseret på data fra EU-producenter, eksportører samt bilfabrikanter. På dette grundlag blev det konstateret, at markedsandelen for OEM-import ville udgøre ca. 3 % (tilbageholdende beregning), men at den kunne nå op på 6 %.

(88) På baggrund af den kritik, som de interesserede parter har givet udtryk for, blev samtlige oplysninger gennemgået igen, og denne kontrol bekræftede de foreløbige konklusioner. En detaljeret redegørelse for samtlige undersøgelsesskridt og samtlige kilder til oplysninger, som er anvendt til fastsættelse af importandelen for begge segmenter, ikke kun fra det pågældende land, men også fra andre tredjelande, er indsat i det åbne dossier, som er stillet til rådighed for de interesserede parter. Af redegørelsen fremgår de forskellige kilder, som er anvendt til at finde relevante oplysninger.

(89) Som var på parternes bemærkninger om, at der var tale om en lille markedsandel på 3 %, skal det fremhæves, at en markedsandel på 3 % ikke anses for at være lille på et prisfølsomt marked som i det foreliggende tilfælde. Dette er navnlig tilfældet i betragtning af pristrykket som beskrevet nedenfor i betragtning 116. Desuden har der været en betydelig stigning i mængder og markedsandele for importen fra Kina.

OEM-importmængder i 1000 enheder	2006	2007	2008	UP
Kina	455	476	508	1 183
Indeks 2006 = 100	100	105	112	260
Markedsandel (%)	1 %	1 %	1 %	3 %
AM-importmængder i 1000 enheder	2006	2007	2008	UP
Kina	3 247	4 667	5 301	4 954
Indeks 2006 = 100	100	144	163	153
Markedsandel (%)	22 %	25 %	33 %	34 %

5.3. **Prisunderbud**

(90) Der skal mindes om, at prisunderbuddet i den midlertidige fase blev beregnet for den pågældende vare som helhed samt for begge segmenter særskilt. Opdelingen tager udgangspunkt i de transaktionsspecifikke oplysninger fra EU-eksportører og -producenter, der indgik i stikprøven, ved af klarlægge salget til bilfabrikanter.

(91) De prisunderbudsniveauer, som er oplyst i betragtning 95 og 98 i forordningen om midlertidig told, blev genberegnet som følge af bl.a. ændringer i dumpingberegningerne (se ovenfor). De blev også finjusteret i forhold til den gældende toldsats. Navnlig blev der i den midlertidige fase anvendt en ensartet toldsats på 4,5 %. Denne tilgang blev anvendt i den endelige fase af beregningen af det generelle underbud (for begge segmenter). Dette skyldtes, at ikke al OEM-import var blevet indberettet under den KN-kode, der var omfattet af en lavere toldsats på 3 %.

(92) Visse parter gentog deres bemærkninger om, at underbudsniveauet udelukkende burde beregnes ud fra den merværdiskabende komponent i prisen (ekskl. udgifterne til aluminium). Som nævnt i betragtning 96 i forordningen om midlertidig told ville anvendelsen af denne metode øge underbudsniveauet. Da det underbudsniveau, som blev fastsat på grundlag af den fulde pris (i procent), allerede var ganske højt, blev denne metode ikke yderligere undersøgt.

(93) Det underbud, som blev beregnet for den pågældende vare som helhed, var på mellem 20 % og 38 %. Underbuddet er stadig betydeligt for begge segmenter (mellem 15 % og 29 % for OEM og 49 % og 63 % for AM).

6. EU-ERHVERVSGRENENS SITUATION

6.1. **Definition af EU-erhvervsgrenen og makro- og mikroskadesindikatorer**

(94) En part påstod, at Kommissionen anvendte en ukorrekt definition af EU-erhvervsgrenen og EU-produktionen, og at skadesvurderingen skulle være baseret på oplysninger, som udelukkende vedrører klagerne og de virksomheder, der støtter klagen, og ikke på den samlede EU-produktion.

(95) EU-erhvervsgrenen blev defineret i henhold til artikel 4, stk. 1, i grundforordningen. Analysen af situationen for hele EU-produktionen er i tråd med grundforordningens bestemmelser. Påstanden om, at skadesanalysen var baseret på en ukorrekt definition af EU-erhvervsgrenen, må derfor afvises. Alle argumenter vedrørende udviklingstendenserne for skadesindikatorer, hvor data fra samarbejdsvillige producenter, der indgik i stikprøven, blev anvendt som grundlag for analysen, måtte derfor afvises.

(96) En anden mere generel bemærkning var, at de ikke-fortrolige versioner af producenternes spørgeskemaer og minispørgeskemaer var mangelfulde. Kommissionen gennemgik disse bemærkninger nærmere og anmodede om forbedrede ikke-fortrolige versioner, hvor det var berettiget. Disse blev stillet til rådighed for de interesserede parter, således at retten til at forsvare sig kunne udøves fuldt ud.

(97) En række parter hævdede, at nogle EU-producenter burde have været udelukket, fordi de ikke fremlagde fuldstændige oplysninger om deres aktiviteter. Parterne påstod endvidere, at denne udelukkelse ville have haft betydning for status. Disse påstande blev imidlertid ikke understøttet af de faktiske forhold, eftersom de pågældende EU-producenter faktisk har forelagt samtlige relevante oplysninger. Påstandene blev derfor afvist.

(98) En importør påstod også, at virksomheden burde have været klassificeret som EU-producent, eftersom den havde udflyttet fremstillingsprocessen til det pågældende land, mens mange andre aktiviteter foregik i EU (f.eks. design). Denne virksomhed havde udflyttet fremstillingsprocessen, mens en række aktiviteter såsom testning af hjul stadig foregik i EU. Men eftersom fremstillingsprocessen finder sted i det pågældende land, kan denne importør ikke betragtes som en EU-producent i antidumpingproceduren. Ud fra ovenstående blev denne påstand afvist.

(99) Visse parter gennemgik skadesindikatorerne på virksomhedsplan. Denne metode må afvises, da skadesundersøgelser foretages for EU-erhvervsgrenen som helhed.

6.2. **Makroøkonomiske indikatorer**

6.2.1. *Salg og markedsandel*

(100) Efter offentliggørelsen af forordningen om midlertidig told anmodede parterne om oplysninger opdelt efter OEM- og AM-segment. Nedenstående tabel viser dataene vedrørende salg og markedsandele opdelt efter OEM- og AM- segment:

	2006	2007	2008	UP
Salgsmængde for hele EU-erhvervsgrenen for OEM i 1000 enheder	36 820	36 240	34 932	28 719
Indeks 2006 = 100	100	98	95	78
Salgsmængde for hele EU-erhvervsgrenen for AM i 1000 enheder	8 626	10 443	7 962	7 075
Indeks 2006 = 100	100	121	92	82
Markedsandel for OEM (%) (EU-producenternes andel af det samlede OEM-forbrug)	84,5 %	82,3 %	83 %	82,3 %
Indeks 2006 = 100	100	97	98	97
Markedsandel for AM (%) (EU-producenternes andel af det samlede AM-forbrug)	57,4 %	56,7 %	49 %	48,5 %
Indeks 2006 = 100	100	99	85	84

(101) Der blev anvendt forskellige kilder til oplysninger i forbindelse med opdelingen, særlig data fra EU-producenter i undersøgelsesperioden, data fra klagen samt data indsamlet i perioden inden undersøgelsen startede.

(102) Ovenstående tabel viser en nedadgående tendens vedrørende salg og markedsandele for både OEM- og AM-segmentet.

6.2.2. *Kontraktbetingelser*

(103) Som nævnt i betragtning 112 i forordningen om midlertidig told så Kommissionen fortsat nærmere på de kontrakter, der var blevet tildelt i løbet af UP, som dog først efterfølgende ville blive udført. De foreliggende data er blevet suppleret med nye oplysninger fra hjulproducenter og bilfabrikanter i EU. Disse data bekræftede indkøbenes størrelsesorden og tendenserne, når det gælder markedsandele for europæiske og kinesiske leverandører. Dette forstærkes af argumenter forelagt af bilfabrikanterne, ifølge hvilke andelen af kinesisk import steg på grund af forbedret konkurrenceevne og kvalitet og bedre kapacitet i produktionsprocesserne.

6.3. **Mikroøkonomiske indikatorer**

6.3.1. *Produktionsomkostninger*

(104) En af parterne hævdede, at oplysningerne om rentabilitet i betragtning 117 i forordningen om midlertidig told ikke svarede til oplysningerne om salg og produktionsomkostninger i betragtning 89 og 122 i forordningen om midlertidig told. Dette skyldtes en fejl i beregningen af produktionsomkostninger, som bevirkede, at der blev anvendt forkerte data. Fejlen er blevet rettet, og produktionsomkostningerne fremgår af nedenstående tabel.

I EUR	2006	2007	2008	UP
Gennemsnitlige produktionsomkostninger (pr. enhed)	48,1	49,4	48,7	49,1

(105) Denne rettelse påvirkede ikke tendensen, som blev konstateret i den midlertidige fase. De gennemsnitlige produktionsomkostninger var stabile i den betragtede periode.

6.3.2. *Rentabilitet*

(106) Som svar på parternes anmodninger om oplysninger opdelt i OEM og AM er rentabiliteten blevet beregnet særskilt for OEM- og AM-segmentet. Tendenser og størrelsesordener er blevet bekræftet.

I %	2006	2007	2008	UP
Samlet rentabilitet	3,2	0,7	–1,5	–5,4
Rentabilitet for OEM-segmentet	3,1	0,4	–1,4	–5,7
Rentabilitet for AM-segmentet	5,2	5,7	–3,3	–2,4

(107) Som vist i ovenstående tabel er rentabiliteten blevet påvirket i både OEM- og AM-segmentet. Den faldt med 8,8 procentpoint i den betragtede periode i OEM-segmentet og med 7,6 procentpoint i AM-segmentet. Følgelig er størrelsesordenen og tendenserne for OEM- og AM-segmentet betragtet separat de samme som for den pågældende vare betragtet som helhed (et fald på 8,7 procentpoint).

6.3.3. *Investeringsafkast*

(108) Parterne pegede på mulige unøjagtigheder i beregningen af investeringsafkast. I de indberettede tal tages der højde for alle poster, der indgår i investeringsafkastet, herunder afskrivninger. Disse påstande måtte derfor afvises.

6.4. **Konklusion om skade**

(109) Konklusionerne om skade i betragtning 80-123 i forordningen om midlertidig told bekræftes hermed. EU-erhvervsgrenen led væsentlig skade, hvilket navnlig gav sig udslag i faldende rentabilitet. En række skadesindikatorer er blevet analyseret separat for OEM- og AM-segmentet. Tendenser og størrelsesorden, når det gælder udviklingen af disse indikatorer, svarer til dem, der konstateret for den pågældende vare som helhed.

7. **ÅRSAGSSAMMENHÆNG**

7.1. **Virkninger af importen fra Kina**

(110) Visse parter hævdede, at nedgangen i EU-erhvervsgrenens produktion og salg skyldtes faldende forbrug (som angiveligt også medførte en kapacitetsnedsættelse). I forordningen om midlertidig told anfægtedes det ikke, at forbruget på EU-markedet har været faldende. Selv om det er muligt, at faktorer ud over dumpingimporten fra Kina (økonomisk krise og import fra Tyrkiet) kan have bidraget til den skade, som EU-erhvervsgrenen har lidt, vil virkningen af disse andre faktorer ikke kunne bryde årsagssammenhængen som nævnt i betragtning 136–152 i forordningen om midlertidig told. Under alle omstændigheder er der, som nævnt i betragtning 126 ff. i forordningen om midlertidig told, en klar sammenhæng mellem den betydelige stigning i importen fra Kina til lave priser og den skade, EU-erhvervsgrenen har lidt. Som nævnt i betragtning 103 i forordningen om midlertidig told og i modsætning til parternes påstande forblev kapaciteten desuden stabil i den betragtede periode (især mellem 2006 og 2008 med et fald på 4 % mellem 2008 og UP).

(111) En række parter henviste til meddelelser offentliggjort af EU-producenter på deres websteder og til, at dumpingimporten fra Kina ikke blev nævnt som en skadesårsag. Uafhængigt af offentlige meddelelser fra EU-producenter (der under alle omstændigheder ikke udelukker kinesisk import som en mulig skadesårsag) viser de foreliggende oplysninger tydeligt, at der er en årsagssammenhæng mellem den skade, som er forvoldt EU-erhvervsgrenen, og dumpingimporten fra Kina.

(112) Visse parter hævdede, at nedgangen i rentabilitet skyldtes den faldende produktionsmængde. Producenterne var derfor ikke i stand til at dække de faste omkostninger via produktionen af et mindre antal hjul. Produktionsnedgangen var imidlertid forårsaget af tab af markedsandele, der skyldtes indtrængning af import fra Kina.

(113) Visse parter hævdede, at importen fra Kina ikke kunne have været årsag til den skade, som er forvoldt EU-erhvervsgrenen, eftersom der sås et fald i rentabiliteten i 2007 på trods af stabile priser og stabilt salg. Det skal erindres, at der mellem 2006 og 2007 sås en forøgelse af markedsandelen for import fra Kina og en stigning i importmængderne på 40 %. Derfor måtte påstanden afvises.

(114) Konklusionerne i betragtning 126-130 i forordningen om midlertidig told bekræftes hermed.

7.2. **Virkninger af andre faktorer**

7.2.1. *Segmentbestemt opdeling*

(115) Parterne gentog deres påstande om, at den skade, som er påført EU-erhvervsgrenen, der hovedsagelig sælger sine varer i OEM-segmentet, ikke kunne have været forårsaget af importen fra Kina, som hovedsagelig er koncentreret om AM-segmentet og kun i begrænset omfang er til stede inden for OEM-segmentet. Der skal mindes om, at disse bemærkninger er blevet gennemgået i betragtning 131-135 i forordningen om midlertidig told.

(116) Efter indførelsen af de foreløbige foranstaltninger henviste en række parter til betragtning 133 i forordningen om midlertidig told, hvori det fastslås, at der tegn på, at bilfabrikanterne anvender de kinesiske priser til at tvinge priserne hos EU-producenterne ned. Disse parter påstod, at institutionerne ikke kan basere deres konklusioner på indikationer, men udelukkende på positive beviser. Parterne påpegede endvidere, at der ikke blev stillet oplysninger til rådighed for interesserede parter med henblik på at dokumentere disse påstande.

(117) Disse oplysningers store kommercielle følsomhed skal understreges fra starten. Ud over de oplysninger, som Kommissionen har til rådighed, blev der forelagt yderligere information af parterne. Disse yderligere oplysninger bekræftede konklusionerne baseret på Kommissionens beviser i den midlertidige fase, som viser tendens til et pres i nedadgående retning på priserne. Kommissionen lod desuden aspektet vedrørende pristrykket indgå i sagens akter. EU-producenterne har fremlagt detaljerede oplysninger. Herigennem fik Kommissionen større kendskab til enkelthederne i udbudsproceduren og fik bekræftet konklusionerne med hensyn til de trykkede priser og anvendelsen af kinesiske tilbud som benchmark for at udøve et sådant pristryk. I visse tilfælde lå indikativprisen fastsat af bilfabrikanterne (som udgør udgangspunktet for forhandlingerne) allerede under EU-producenternes omkostninger og var således uholdbar fra starten. I visse tilfælde blev selv tilbud under dette niveau afvist.

(118) Ifølge de oplysninger, som Kommissionen har til rådighed, informerer nogle bilfabrikanter blot deres tilbudsgivere om, at de skal sænke priserne i overensstemmelse med de kinesiske tilbud. Andre anvender prisoplysninger fra virksomheder, der ikke deltager i udbuddene, mens andre endog slet ikke begrænser deres udbud, hvorved alle kan byde (selv dem, der aldrig ville kunne opfylde kravene).

(119) Bilfabrikanterne påstod, at prisen ikke er en afgørende faktor i deres beslutninger om indkøb. De foreliggende oplysninger viser, at der kan være andre betragtninger, men prisen spiller dog en afgørende rolle.

(120) Konklusionerne i betragtning 131-135 i forordningen om midlertidig told bekræftes hermed.

7.2.2. *Virkninger af importen fra Tyrkiet*

(121) Parterne hævdede, at Kommissionen undervurderede virkningen af tyrkisk import som årsag til den skade, som EU-erhvervsgrenen har lidt. Det skal erindres, at det i betragtning 136–137 i forordningen om midlertidig told erkendes, at de lave priser på import fra Tyrkiet kan have haft en vis negativ indvirkning på EU-erhvervsgrenens situation, men ikke i et omfang, der i sig selv kan bryde årsagssammenhængen mellem dumpingimporten fra Kina og EU-erhvervsgrenens skade.

(122) Virkningen af importen fra Tyrkiet er også blevet vurderet pr. segment. Det er blevet konstateret, at tre fjerdedele af importen fra Tyrkiet foregik i OEM-segmentet. Det blev bekræftet, at tendenserne og størrelsesordenen, som er fastsat for OEM- og AM-segmentet betragtet samlet, var de samme som for begge segmenter betragtet separat. Ifølge de foreliggende oplysninger (forelagt af forskellige samarbejdsvillige parter) faldt AM-priserne på tyrkisk import i den betragtede periode. Priserne på tyrkisk OEM-import forblev forholdsvis stabile.

(123) Parterne påpegede, at priserne på import fra Tyrkiet faldt væsentligt mellem 2008 og UP. Som nævnt i betragtning 137 i forordningen om midlertidig told har prisforskellen stadig været betydeligt mindre end mellem de kinesiske importpriser og EU-producenternes priser.

(124) På baggrund af bemærkningerne fra en part om, at Tyrkiet burde have været omfattet af klagen (se betragtning 9 ff. ovenfor), skal det bemærkes, at afvisningen af at inddrage Tyrkiet ikke bryder årsagssammenhængen mellem kinesisk eksport af den pågældende vare og den skade, der er blevet påført EU-erhvervsgrenen.

(125) Af disse årsager afvises parternes påstande. På baggrund af ovenstående, og da der ikke blev fremsat andre bemærkninger, bekræftes konklusionerne i betragtning 136-137 i forordningen om midlertidig told hermed.

7.2.3. *Virkninger af importen fra andre lande*

(126) Visse parter hævdede, at markedsandelen for importerede varer fra andre tredjelande end Kina steg mellem 2006 og 2008. Det skal bemærkes, at andelen af import fra tredjelande forblev stabil med mindre variationer i størrelsesordenen 1 %. Denne påstand måtte derfor afvises.

(127) En række lande nævnte, at importen fra Sydafrika bidrog til den skade, som EU-erhvervsgrenen led, på grund af importens mængde og/eller priser. Som beskrevet i betragtning 99 i forordningen om midlertidig told har markedsandelen for importen fra Sydafrika på trods af en stigning i importmængden været stabil siden 2007 (på 1,4 % med en stigning på 0,6 % mellem 2006 og 2007). Kommissionen modtog oplysninger om, at størsteparten af denne import var rettet mod OEM-markedet. Med hensyn til priserne på OEM-import fra Sydafrika modtog Kommissionen modstridende oplysninger. På baggrund af oplysninger fra Eurostat kan det konkluderes, at priserne steg fra 43 til 51 EUR. Disse data var også i tråd med oplysninger fra en EU-producent. Derfor må påstanden vedrørende virkningerne af import fra Sydafrika afvises.

(128) Konklusionerne i betragtning 136–138 i forordningen om midlertidig told, som vedrører importen fra tredjelande samlet eller hver for sig, bekræftes hermed.

7.2.4. *Virkninger af den økonomiske krise*

(129) Parterne gentog deres argumenter vedrørende virkningen af den økonomiske krise. Disse bemærkninger, navnlig faldet i bilproduktionen, er blevet behandlet i forordningen om midlertidig told.

(130) Som nævnt i betragtning 142 i forordningen om midlertidig told begyndte den nedadgående tendens længe før den økonomiske krise og faldt tidsmæssigt sammen med den kinesiske imports indtrængen på markedet.

(131) Konklusionerne i betragtning 139-144 i forordningen om midlertidig told bekræftes hermed.

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

(132) Parterne hævdede, at EU-erhvervsgrenens struktur bidrog til den skade, EU-erhvervsgrenen havde lidt. Som nævnt i betragtning 146 og 147 i forordningen om midlertidig told viser dataene, som er indsamlet i løbet af undersøgelsen, at større og mindre virksomheder er blevet påvirket i samme grad.

7.2.6. *EU-producenternes ledelsesbeslutninger*

(133) Visse parter påstod, at årsagerne til skaden var forkerte ledelsesbeslutninger truffet af EU-producenterne. Disse bemærkninger vedrørte de producenter, der er nævnt i betragtning 124 i forordningen om midlertidig told, som enten er lukket eller gået konkurs. Det skal erindres, at der i forordningen om midlertidig told er nævnt 30 virksomheder, mens parternes bemærkninger kun vedrører fire. Generelt er disse bemærkninger ikke blevet dokumenteret. Under alle omstændigheder viser de foreliggende oplysninger tydeligt årsagssammenhængen mellem den skade, som er påført EU-erhvervsgrenen, og importen fra Kina. Denne konklusion forstærkes af, at markedsandelen for de resterende virksomheder ikke steg på trods af lukningerne.

7.2.7. *EU-erhvervsgrenens import fra tredjelande*

(134) Visse parter hævdede, at en EU-producent tilbød billigere hjul fra tredjelande og derved bidrog til den skade, som EU-erhvervsgrenen har lidt. Disse påstande er dog ikke blevet bekræftet med beviser. Det var frem for alt uklart, om denne import ville have haft nogen nævneværdig indvirkning på mængden. Påstanden måtte derfor afvises.

7.2.8. *EU-erhvervsgrenens aluminiumspriser og leveringskontrakter*

(135) Det blev hævdet, at de gennemsnitlige produktionsomkostninger forblev stabile på trods af ændringerne i aluminiumspriserne. Parterne hævdede, at EU-producenternes tab skyldtes, at de indgik langtidskontrakter vedrørende levering af aluminium, som ikke muliggjorde prisjusteringer i overensstemmelse med de faldende LME-priser. De foreliggende oplysninger fra samarbejdsvillige EU-producenter bestred disse påstande. De måtte derfor afvises.

7.2.9. *Udsving i vekselkurserne*

(136) Det er også blevet påstået, at den skade, som EU-producenterne forvoldes, sandsynligvis vil blive mindre som følge af opskrivningen af den kinesiske valuta RMB i forhold til euroen. Svingningerne i valutakurserne vil sætte priserne i vejret på den dumpingimport, der handles i euro, og dermed indsnævre prisforskellen mellem dumpingimporten og EU-producenternes priser.

(137) Der skal i den forbindelse mindes om, at undersøgelsen skal fastslå, om dumpingimporten (med hensyn til priser og mængde) har forvoldt (eller sandsynligvis vil forvolde) EU-erhvervsgrenen væsentlig skade, eller om en sådan væsentlig skade kan skyldes andre faktorer. I den forbindelse fremgår det af grundforordningens artikel 3, stk. 6, at det skal dokumenteres, at dumpingimportens prisniveau forårsager skade. Den omhandler derfor kun forskelle mellem prisniveauer, og der findes således intet krav om en analyse af de faktorer, der påvirker prisniveauet.

(138) Dumpingimportens sandsynlige virkninger for EU-erhvervsgrenens priser undersøges hovedsageligt gennem fastsættelse af prisunderbuddet, prisfaldet og pristrykket. Til dette formål sammenlignes de dumpede eksportpriser og EU-erhvervsgrenens salgspriser, og de eksportpriser, der anvendes til skadesberegningerne, skal i visse tilfælde omregnes til en anden valuta for at tilvejebringe et sammenligningsgrundlag. Følgelig sikrer brugen af vekselkurser i denne sammenhæng kun, at prisforskellen fastsættes på et sammenligneligt grundlag. Det fremgår heraf, at vekselkursen principielt ikke kan udgøre en anden skadesfaktor.

(139) Ovenstående bekræftes også af ordlyden i grundforordningens artikel 3, stk. 7, der henviser til andre kendte faktorer end dumpingimporten. Listen over de andre kendte faktorer i nævnte artikel indeholder ingen henvisning til faktorer, der påvirker dumpingimportens prisniveau.

(140) Selv hvis denne faktor blev taget i betragtning, er det på grund af det sandsynlige pres på forbrugerpriserne på et marked i afmatning imidlertid usandsynligt, at de importører, der køber deres varer fra det pågældende land, ville være i stand til at øge priserne til detailhandlen som følge af den kinesiske valutas opskrivning. Desuden er vekselkurserne som sådan meget vanskelige at forudsige. Endelig er der sket en opskrivning af den kinesiske valuta i forhold til euroen efter UP. Alle disse faktorer gør det umuligt at konkludere, at valutakurssvingningerne vil have en virkning i opadgående retning på priserne på dumpingimporten fra det pågældende land.

(141) Ud fra ovenstående kan det således ikke konkluderes, at udviklingen i valutakurserne kan være endnu en skadevoldende faktor.

7.2.10. *Øget efterspørgsel efter stålhjul*

(142) Visse parter hævdede, at den skade, som EU-erhvervsgrenen har lidt, skyldtes, at forbrugerne i en tid med økonomisk krise anskaffede billigere stålhjul eller mindre biler, som angiveligt hyppigere ville være udstyret med stålhjul. Dette argument blev forstærket af, at støtteordninger, som er blevet indført af forskellige europæiske lande, har sat gang i salget af mindre biler. Samtidig påstod andre parter, at selv om støtteordningerne kan have sat gang i salget af mindre biler, var disse biler bedre udstyret og forsynet med aluminiumshjul.

(143) Der er foretaget yderligere undersøgelser på grundlag af de foreliggende data, eftersom der ikke findes generelle statistikker vedrørende stålhjul. Data om størrelsen af forbruget af stålhjul kunne indhentes ved at sammenligne data vedrørende bilproduktionen i EU (betragtning 141 i forordningen om midlertidig told) og forbruget af OEM-hjul (se betragtning 85 ovenfor).

	2006	2007	2008	UP
Produktion af biler i EU (i 1000 enheder)	16 198	17 103	15 947	13 443
Antal hjul anvendt i bilproduktionen (produktion x 4,5 hjul)	72 891	76 963	71 761	60 493
Forbrug af OEM-aluminiumshjul i EU (i 1000 enheder)	43 573	44 009	42 076	34 915
Forbrug af stålhjul i EU (i 1000 enheder)	29 318	32 954	29 685	25 578
Andel af OEM-aluminiumshjul	59 %	57 %	58 %	57 %
Andel af stålhjul	40 %	42 %	41 %	42 %

(144) Tabellen viser, at forbruget af stålhjul faldt med 12 % mellem 2008 og UP. Andelen af aluminiumshjul i produktionen af nye biler faldt med 1 procentpoint mellem 2008 og UP (periode med økonomisk krise). Andelen af stålhjul i produktionen af nye biler i EU steg med 1 procentpoint i samme periode.

(145) Det kan konkluderes, at andelen af aluminiums- og stålhjul i produktionen af nye biler forblev stabil. Derudover understøtter tendenserne for forbruget og produktionen af aluminiumshjul ikke ovennævnte argument. Det blev derfor afvist.

7.3. **Konklusion om årsagssammenhæng**

(146) Ingen af argumenterne fra de interesserede parter viser, at virkningerne af andre faktorer end dumpingimporten fra Kina kan bryde årsagssammenhængen mellem dumpingimporten og den konstaterede skade. Konklusionerne om årsagssammenhæng i forordningen om midlertidig told bekræftes derfor.

8. **UNIONENS INTERESSER**

(147) På baggrund af parternes bemærkninger foretog Kommissionen en yderligere analyse af samtlige argumenter, der vedrører Unionens interesser. Alle spørgsmål er blevet gennemgået, og konklusionerne i forordningen om midlertidig told er blevet bekræftet.

8.1. **Importørernes interesser**

(148) Som nævnt i betragtning 160 i forordningen om midlertidig told foretog Kommissionen en yderligere undersøgelse af virkningerne af told på virksomheder, der importerer og videresælger aluminiumshjul med deres eget mærke og har udflyttet produktionen heraf til Kina. Det er konstateret, at selv om virkningen af told på sådanne virksomheder formodentlig ville være større end virkningen for andre typer importører, som defineret i betragtning 159-160 i forordningen om midlertidig told, ville den fortsat ikke være urimelig i forhold til de samlede virkninger for hele EU-erhvervsgrenen.

(149) Baseret på de foreliggende prisoplysninger for UP fra en samarbejdsvillig importør (outsourcer), blev det konstateret, at de fortjenstmargener, der var opnået af denne virksomhed, ville være tilstrækkelige til at bære virkningerne af denne told. De margener, der var opnået af denne virksomhed, var større end den foreslåede told.

8.2. **Brugernes interesser**

(150) Efter indførelsen af midlertidige foranstaltninger gentog parterne de generelle bemærkninger om foranstaltningernes store indvirkning på omkostningerne uden at fremlægge bevis for disse påstande. Det skal erindres, at analysen af omkostningsvirkninger var baseret på oplysninger fremlagt af de samarbejdsvillige bilfabrikanter. Kun tre virksomheder fremlagde sådanne oplysninger inden indførelsen af midlertidige foranstaltninger, og kun disse oplysninger kunne danne grundlag for Kommissionens konklusioner.

(151) Som anført i betragtning 165 i forordningen om midlertidig told er foranstaltningernes indvirkning på omkostningerne begrænset, med en maksimal omkostningsindvirkning på 0,223 % (ud fra den antagelse, at alle prisniveauer vil stige med 22,3 %). Selv denne maksimale omkostningsindvirkning er dog tilsyneladende begrænset i betragtning af bilfabrikanternes omsætning.

(152) Visse parter påstod, at stigningen i omkostninger som følge af foranstaltningerne vil tvinge dem til at udflytte deres produktion. I betragtning af den begrænsede indvirkning på omkostningerne vil en beslutning om at udflytte bilproduktionen, som anført af visse bilfabrikanter, dog ikke stå i forhold til den konstaterede omkostningsvirkning. Påstandene måtte derfor afvises.

(153) Det skal også bemærkes, at argumenterne om store omkostningsvirkninger er i modstrid med bemærkningerne fra en række bilfabrikanter om, at de kun i meget begrænset omfang er afhængige af kinesiske leverandører.

(154) Konklusionerne vedrørende foranstaltningernes omkostningsvirkning i forordningen om midlertidig told bekræftes hermed.

8.3. **Forskellige forsyningskilder**

(155) Klageren fremførte, at indførelsen af foranstaltninger ville være i bilindustriens interesse. Ved at sørge for, at EU-erhvervsgrenen fortsat fungerer, sikres en række forskellige forsyningskilder.

(156) Andre parter, navnlig brugere, gentog deres argumenter vedrørende konkurrencen på EU's marked. De hævdede også, at importen fra Kina var afgørende for at dække efterspørgslen på EU-markedet, hvor EU-producenterne ikke kunne tilvejebringe tilstrækkelig kapacitet. Mens kapacitetsudnyttelsesgraden fortsat lå på 92 % i 2006 og 2007, skete der et markant fald til 84 % i 2008 og 73 % i UP. Disse oplysninger viser tydeligt, at der navnlig på nuværende tidspunkt er tilstrækkelig fri kapacitet, som kan anvendes til øget produktion. Derudover strider argumentet om utilstrækkelig kapacitet i EU-erhvervsgrenen mod andre påstande fra bilindustriens side, nemlig vedrørende en betydelig reduktion i efterspørgslen efter OEM-hjul. Påstandene måtte derfor afvises.

(157) En part hævdede også, at de kinesiske producenter ikke fremstillede samme varetyper som de europæiske fabrikanter af aluminiumshjul. Disse påstande måtte afvises i betragtning af graden af overensstemmelse mellem varekontrolnumrene i dette tilfælde (afhængigt af den udførte beregning, som forklaret i betragtning 93, ville graden af overensstemmelse være 92 % for underbudsberegningen for den pågældende vare betragtet som en helhed og 77 % for OEM- og AM-segmentet betragtet separat).

(158) Konklusionerne i betragtning 166 i forordningen om midlertidig told bekræftes hermed.

8.4. **Sydkorea**

(159) Parterne gentog deres bemærkninger vedrørende toldens negative indvirkning i dette tilfælde, når den blev kombineret med andre faktorer såsom den konkurrencemæssige fordel for sydkoreanske bilfabrikanter på grundlag af frihandelsaftalen. Disse bemærkninger er ikke blevet begrundet med ny dokumentation. Det bør bemærkes, at det ikke er fundet godtgjort, at frihandelsaftalen ville påføre bilindustrien skade, og at der under alle omstændigheder findes et beskyttelsesinstrument inden for rammerne af den pågældende frihandelsaftale til afhjælpning af problemet. Konklusionerne i betragtning 167 og 168 i forordningen om midlertidig told bekræftes hermed.

8.5. **Konklusion vedrørende Unionens interesser**

(160) Konklusionerne i betragtning 153-171 i forordningen om midlertidig told bekræftes hermed.

9. **MIDLERTIDIGE FORANSTALTNINGER**

9.1. **Skadestærskel**

(161) De fleste modtagne bemærkninger vedrørte beregningen af skadestærskel. Parterne anfægtede metoden til beregningen som sådan og klagede over utilstrækkelig fremlæggelse af oplysninger.

9.1.1. *Fremlæggelse af oplysninger*

(162) Det skal erindres, at der er blevet nærmere redegjort for metoden til beregning af skadestærsklen i meddelelsen, som blev stillet til rådighed for de interesserede parter på datoen for offentliggørelsen af midlertidige foranstaltninger. Alle interesserede parter modtog ligeledes denne meddelelse sammen med oplysningsbrevet, som blev sendt samme dag.

(163) Endnu en meddelelse blev stillet til rådighed for interesserede parter som svar på de bemærkninger, der blev indsendt efter indførelsen af midlertidige foranstaltninger.

(164) Det skal erindres, at de varekontrolnumre, som anvendtes til beregning pr. bilfabrikant, var tydeligt identificeret i ovennævnte meddelelse. Præcise data om priser og mængder kunne dog ikke oplyses af fortrolighedshensyn.

(165) Vedrørende importen fra Kina kunne data om eksporterede mængder, cif-værdien ved Unionens grænse og vejede gennemsnitlige enhedssalgspriser ikke fremlægges, da de var baseret på transaktioner foretaget af to eksportører. Fremlæggelsen ville derfor overtræde bestemmelserne om fortrolighed i grundforordningen.

(166) Hvad angår transaktioner foretaget af EU-producenter på EU-markedet, ville en formidling af nærmere oplysninger kun give mening, hvis oplysningerne blev fremlagt for hver enkelt producent. Dette er imidlertid ikke muligt, da det ville være i strid med ovennævnte fortrolighedsbestemmelser.

(167) Derfor konkluderes det, at de nærmere oplysninger om metoden, der anvendes til beregning af tolden (bl.a. de varekontrolnumre, der er anvendt og opdelt pr. bilfabrikant), har givet parterne tilstrækkelige oplysninger til, at de fuldt ud kan udøve retten til at forsvare sig samtidig med, at fortrolighedskravene i grundforordningen overholdes.

9.1.2. *Metodologi*

(168) Det skal erindres, at målprisunderbud var beregnet på grundlag af data vedrørende køb af aluminiumshjul foretaget af bilfabrikanter. Af de årsager, som er nævnt i betragtning 174-177 i forordningen om midlertidig told, omfatter denne metode kun aluminiumshjul rettet til OEM-segmentet. Bilfabrikanter, der samarbejder i forbindelse med undersøgelsen, bekræftede, at de køber aluminiumshjul som følge af en udbudsprocedure. I betragtning af arten af udbudsprocedurerne skal modeller, der kommer fra to leverandører, være ens i alle henseender, uanset om de er købt i Kina eller EU. For at sikre det bedst mulige sammenligningsniveau mellem importerede kinesiske varer og EU-varer er der foretaget separate sammenligninger af varekontrolnumrene for hver større bilfabrikant, som er identificeret i de data, som er fremlagt af både EU-producenter, der indgik i stikprøven, og samarbejdsvillige kinesiske eksportører. I modsætning til visse parters påstande er dette toldniveau ikke et resultat af nogen form for justering, men en erkendelse af, at tolden skal fastsættes på et passende niveau for at afhjælpe den skade, der er forvoldt EU-erhvervsgrenen.

9.1.2.1. Oplysninger anvendt som basis for beregningen

(169) Parterne påstod, at beregningen af skadestærsklen blev foretaget på grundlag af udbud, selv om der ikke var anmodet om oplysninger om udbud i undersøgelsen, og disse heller ikke var blevet stillet til rådighed for de interesserede parter.

(170) Selv om udbuddene var nævnt i beskrivelsen af den metode, som blev anvendt til beregning af toldniveauet, var denne reference kun en henvisning til den type indkøbsprocedure, som blev anvendt af bilfabrikanterne, og som garanterede, at hjul fra to leverandører ville være ens, og at der kunne opnås et højere sammenligningsniveau. Det var ikke en henvisning til dokumentation eller informationskilder, som dannede grundlag for beregninger.

(171) Derimod blev beregningerne foretaget i overensstemmelse med sædvanlig praksis på grundlag af de transaktionsspecifikke oplysninger fra de eksporterende producenter og EU-producenter, der indgik i stikprøven. Matchningen af varekontrolnumre blev foretaget på bilfabrikantniveau, dvs. inden for forskellige transaktioner, der blev identificeret som eksportørers og EU-producenters salg til denne specifikke bilfabrikant. Disse oplysninger blev efterprøvet.

9.1.2.2. Justeringer

(172) Parternes bemærkninger vedrørte desuden de justeringer, der var foretaget i beregningen. Kommissionen accepterede nogle af disse bemærkninger.

(173) Det skal erindres, at de kinesiske eksportørers cif-priser blev justeret i opadgående retning med 7,6 %: 4,5 % i told plus 3,1 % til andre importomkostninger. For at fastsætte en indikativpris på grundlag af EU-producenternes faktiske salgspris skulle der foretages to tilføjelser:

1. 5,4 % på omsætningsbasis for at nå produktionsomkostningsniveauet (der er tale om det vejede gennemsnitlige tab for EU-hjulproducenter i UP),

2. 3,2 % på omsætningsbasis, som skulle tilføjes produktionsomkostningerne (beregnet under punkt 1) for at sikre en rimelig fortjenstmargen og nå indikativprisen. De 3,2 % svarer til den fortjeneste, som EU-erhvervsgrenen har opnået i 2006, det første år i den betragtede periode, hvor EU-producenternes finansielle resultater endnu ikke var påvirket af skadevoldende dumping.

(174) Vedrørende told er importpriserne i den midlertidige fase blevet justeret i opadgående retning med 4,5 %. Denne told svarer til den toldsats, der pålægges varer under KN-kode 8708 70 50. Det er imidlertid KN-kode 8708 70 10, der i princippet vedrører aluminiumshjul til industriel samling (dvs. OEM), og ikke KN-kode 8708 70 50. En toldsats på 3 % pålægges importen under denne kode. I betragtning af den metode, der anvendes til at fastsætte skadestærsklen, som er baseret på OEM-segmentet, og på baggrund af bemærkninger fra parterne efter indførelse af midlertidige foranstaltninger, er det med henblik på at sikre en ensartet tilgang hensigtsmæssigt at anvende en toldsats på 3 %.

(175) Hvad angår målfortjenesten, hævdede parterne, at denne fortjenstmargen er blevet beregnet for både OEM- og AM-producenter og således kan oppuste beregningen, der er baseret udelukkende på OEM-transaktioner. På baggrund af parternes bemærkninger justerede Kommissionen disse beregninger ved at anvende tabs- og fortjenstmargener beregnet udelukkende for OEM-hjul (henholdsvis -5,7 % og 3,1 %, se betragtning 106 ff. ovenfor).

(176) Samtidig gjorde parterne gældende, at fortjenstniveauet skulle justeres i nedadgående retning for at afspejle krisens indvirkning. Det er imidlertid fast praksis at anvende den fortjenstmargen, som erhvervsgrenen ville have opnået uden forekomst af dumping. Andre årsager til skade, også selv om de bidrager hertil, angives ikke særskilt i beregningen af målfortjenesten.

(177) Visse parter hævdede, at den metode, der anvendes til at beregne skadestærsklen, var i strid med den metode, der er beskrevet i grundforordningen. Grundforordningen foreskriver dog ikke nogen specifik metode til fastsættelse af skadestærsklen. Metoden til fastsættelse af denne tærskel skal gennemgås ud fra de specifikke kendsgerninger. Som beskrevet i forordningen om midlertidig told og andre steder i denne forordning understøtter sagens omstændigheder anvendelsen af den metode, der benyttes af institutionerne. Derudover skal det bemærkes, at det underbudsniveau, som er anført i forordningen om midlertidig told og ovennævnte betragtning 93, er en indikation af, at målprisunderbuddet ved anvendelse af den metode, som foreslås af visse parter, ville være meget højere.

(178) Under hensyntagen til disse ændringer når toldsatsen op på 22,3 %.

9.1.2.3. Anvendelighed af »OEM-told« på AM-salg

(179) En af parterne hævdede, at det var uhensigtsmæssigt, at beregningen af skadestærsklen kun var baseret på OEM-salg, mens toldsatsen ligeledes fandt anvendelse på AM-hjul. Som nævnt ovenfor (og endvidere under punkt 174-177 i forordningen om midlertidig told) er denne tilgang dog hensigtsmæssig i dette tilfælde, navnlig eftersom 85 % af EU-producenternes salg vedrører OEM-segmentet.

(180) Den metode, der anvendes af Kommissionen, hvorefter beregningen af skadestærsklen kun har været begrænset til OEM, var den mest hensigtsmæssige. Det forekom ikke hensigtsmæssigt at anvende en anden metode, fordi det ville føre til en situation, hvor et sæt eksportdata, der mere var rettet mod AM, ville blive sammenlignet med dataene for erhvervsgrenen i EU, der hovedsageligt sælger til OEM-segmentet.

(181) Den anvendte tilgang er begrundet og rimelig, eftersom målet med foranstaltningen er at fjerne den skade, der forvoldes EU-erhvervsgrenen. Den sikrer, at toldsatsen ikke er højere end nødvendigt for at fjerne skaden.

9.1.2.4. Praktisk umulighed og forpligtelsen til at fastsætte en individuel toldsats for de erhvervsdrivende, som er blevet indrømmet individuel behandling

(182) En af parterne hævdede, at i modsætning til artikel 9, stk. 5, første afsnit, i grundforordningen foreskrives der i andet afsnit ingen mulighed for ikke at anføre den individuelle told. Følgelig fremførte denne, at undtagelsen i forbindelse med den praktiske umulighed ikke kunne finde anvendelse i det foreliggende tilfælde, og at forpligtelsen til at fastsætte en individuel told for de eksportører, der er blevet indrømmet individuel behandling, fortsat er obligatorisk.

(183) Visse parter hævdede yderligere, at den praktiske umulighed kun skyldtes den anvendte metode. Derfor var dette »selvpåført« af Kommissionen. Parterne hævdede, at Kommissionen rådede over alle de data, som var blevet fremlagt af de eksporterende producenter i AM-segmentet, således at AM-salg kunne medtages i beregningen af skadestærsklen.

(184) Endelig hævdede visse parter, at eftersom Kommissionen var i stand til at beregne underbud separat for OEM- og AM-segmentet, må den have været i stand til at beregne målprisunderbud. En sidste påstand var, at AM-priser kunne sammenlignes med OEM-priser, eftersom der i varekontrolnumrenes opbygning ikke skelnes mellem de to segmenter.

(185) Med hensyn til det første argument er det rigtigt, at artikel 9, stk. 5, i grundforordningen er baseret på den antagelse, at hvis en erhvervsdrivende indrømmes individuel behandling, vil det være muligt at anføre en individuel told for denne. I det foreliggende tilfælde vil dette dog være umuligt og/eller urimeligt. Dette skyldes, som nævnt ovenfor, at det i forbindelse med fastsættelse af skadestærsklen er nødvendigt at fokusere på OEM-salg. For alle producenter, som er blevet indrømmet individuel behandling, vil en told, som også er baseret på deres AM-salg, være uhensigtsmæssig høj, dvs. højere end hvad forholdene i dette bestemte tilfælde nødvendiggør med henblik på at fjerne skaden. Dette skyldes, som nævnt ovenfor, at skadestærsklen på 22,3 % er tilstrækkelig til at beskytte EU-producenterne på deres primærmarked (OEM). En told, der også er baseret på disse producenters AM-salg — som i alle tre tilfælde, hvor producenterne er blevet indrømmet individuel behandling, ville være højere — ville derfor være urimelig høj.

(186) Det skal også bemærkes, at henvisningen til manglende pålidelige data i betragtning 182 i forordningen om midlertidig told ikke vedrørte dataenes kvalitet, men typen af data, der anvendes til beregningen (matchning af varekontrolnummer pr. bilfabrikant, dvs. sammenligning af modellerne, der købes fra Kina og EU af en specifik bilfabrikant. Den type procedure, der anvendes til at købe hjul i OEM-segmentet, gav mulighed for at opnå en forbedret sammenligning. Der kunne ikke fremlægges samme type oplysninger for AM-salg, da de anvendte procedurer er forskellige.

(187) Fastlæggelsen af den forvoldte skade på grundlag af artikel 3 i grundforordningen er juridisk adskilt fra fastsættelsen af toldsatsen. Sidstnævnte fastsættelse sker, efter at skaden er konstateret, med henblik på at fastsætte en toldsats, der er tilstrækkelig til at afhjælpe skaden. Følgelig foretog Kommissionen denne beregning i overensstemmelse med den valgte metode. Det faktum, at varekontrolnummerstrukturen ikke omfattede kriteriet salgskanaler, er ikke forbundet med den anvendte metode ved fastsættelsen af skadestærsklen.

(188) Parternes argumenter vedrørende anvendelsen af undtagelsesreglen ved praktisk umulighed og den ubetingede forpligtelse til at fastsætte en individuel toldsats må afvises.

9.1.2.5. De anvendte transaktioners repræsentativitet

(189) Parternes kritik gik også på, at beregningen af skadestærsklen var vilkårlig, fordi der kun blev udvalgt få ikke-repræsentative transaktioner.

(190) Først og fremmest hævdede parterne, at beregningen var baseret på en ikke-repræsentativ mængde importtransaktioner fra Kina. Denne tilgang er angiveligt i strid med WTO's antidumpingaftale ([1]), da den ikke kan anses for at være baseret på positive beviser. Klageren hævdede, at det faktum, at størstedelen af EU-erhvervsgrenens salg var inden for OEM-segmentet, ikke havde nogen betydning, da formålet med målprisunderbudsberegningen er at fastsætte det gennemsnitlige beløb, som dumpingimportens pris bør forhøjes med for ikke at forvolde skade. Beregningen af målprisunderbud skal være repræsentativ for dumpingimporten og ikke for EU-erhvervsgrenens salg. En anden part hævdede, at denne tilgang var i strid med institutionernes egen praksis, eftersom det individuelle underbud og målprisunderbud vægtes på varekontrolnummerbasis og på grundlag af underbuds- og målprisunderbudsmængdernes andele af eksporten frem for de mængder, der sælges af EU-erhvervsgrenen.

(191) Det skal erindres, at skadestærsklen afspejler (baseret på stikprøven) situationen for ca. 85 % af EU-erhvervsgrenens salg, som er rettet mod OEM-segmentet. Det var valget af metode og ikke de nærmere detaljer omkring beregningen som sådan, der kunne tilskrives den specifikke situation på EU-markedet, hvor størsteparten af salget er rettet mod OEM-segmentet. Dette valg førte til, at Kommissionen sammenlignede priser på bilfabrikantniveau, hvorved sammenligneligheden blev forbedret samtidig med, at det sikredes, at skadestærsklen ikke var sat for højt.

(192) Med hensyn til repræsentativiteten mindes der desuden om, at matchningsniveauet for de anvendte eksporttransaktioner i forhold til den samlede eksport fra de kinesiske eksportører, som indgik i stikprøven, til OEM-segmentet, var højere end 55 %. Dette niveau blev betragtet som repræsentativt med tanke på den metode, der anvendes til beregning af skadestærsklen.

9.1.2.6. Toldsatser baseret på underbud

(193) En part hævdede, at skadesmargenen burde have været baseret på underbud i henhold til den praksis, der er fastsat i Rådets forordning (EF) nr. 1531/2002 ([2]) om indførelse af en endelig antidumpingtold på importen af farvefjernsynsmodtagere med oprindelse i Folkerepublikken Kina, Republikken Korea, Malaysia og Thailand.

([1]) Aftale om anvendelsen af artikel iV i den almindelige overenskomst om told og udenrigshandel 1994.

([2]) Rådets forordning (EF) nr. 1531/2002 af 14. august 2002 om indførelse af en endelig antidumpingtold på importen af farvefjernsynsmodtagere med oprindelse i Folkerepublikken Kina, Republikken Korea, Malaysia og Thailand og om afslutning af proceduren vedrørende importen af farvefjernsynsmodtagere med oprindelse i Singapore (EFT L 231 af 29.8.2002, s. 1).

I dette tilfælde var tolden baseret på prisunderbud, idet der blev taget hensyn til, at andre faktorer end dumpingimporten synes at have bidraget til den skade, der var forvoldt EU-erhvervsgrenen, og at denne erhvervsgren i en årrække slet ikke eller kun i meget begrænset omfang havde haft fortjeneste på verdensplan. ([1])

(194) Det bør bemærkes, at de faktorer, der førte til beslutningen om at fastsætte toldniveauet på prisunderbudsniveauet, ikke er relevante i det foreliggende tilfælde. Til forskel fra tilfældet med farvefjernsynsmodtagerne ([2]) er den pågældende vare ikke karakteriseret ved lav rentabilitet. Rentabiliteten faldt væsentligt som følge af billig import fra det pågældende land. Importen fra andre tredjelande forblev ligeledes stabil i den betragtede periode.

9.2. **Konklusion om skadestærskel**

(195) Tilgangen i forordningen om midlertidig told med hensyn til den anvendte metode bekræftes hermed. Under hensyntagen til parternes bemærkninger vedrørende justeringer udgør den nyberegnede toldsats 22,3 %.

10. **PÅSTANDE OM OMGÅELSE**

(196) Parterne påstod, at foranstaltningerne muligvis kan omgås, og påpegede især den seneste stigning i importen af aluminiumshjul fra lande uden kendt lokal produktion. De kompetente myndigheder er blevet informeret om denne udvikling og disse muligheder, og spørgsmålet vil blive fulgt nøje.

11. **TILSAGN**

(197) En ikke-forretningsmæssigt forbundet importør gav udtryk for interesse i at afgive et pristilsagn. Selv om der ikke blev afgivet et formelt pristilsagn, skal det bemærkes, at muligheden for at afgive pristilsagn i henhold til grundforordningens artikel 8 er begrænset til eksportører. Kommissionens praksis med ikke at godtage tilsagn fra importører blev også accepteret af De Europæiske Fællesskabers Domstol, ([3]) der bl.a. anførte, at godtagelsen af et tilsagn fra en importør ville tilskynde denne importør til at fortsætte med at købe varer til dumpingpriser.

([1]) Ibid. punkt 229.
([2]) Ibid. punkt 231.
([3]) Nashua Corporation m.fl. mod Kommissionen og Rådet, forenede sager C-133/87 og C-150/87, Sml. 1990 side I-719 og Gestetner Holdings plc mod Rådet og Kommissionen, C-156/87, Sml. 1990 s. I-781.

(198) To samarbejdsvillige kinesiske eksporterende producenter afgav et pristilsagn i overensstemmelse med artikel 8. stk. 1, i grundforordningen. Der bliver imidlertid fremstillet mange forskellige typer af den pågældende vare, og priserne varierer betydeligt (for én virksomhed helt op til 300 %), hvilket medfører en meget høj risiko for krydskompensation. Derudover vil varetypernes design og finish ændre sig. Kommissionen fandt derfor, at varen ikke er velegnet til pristilsagn. Desuden fik den ene af virksomhederne hverken markedsøkonomisk status eller individuel behandling, mens der for den anden virksomhed blev identificeret store regnskabsproblemer, ligesom dens struktur og varesortiment (produktion af OEM/AM) blev anset for at være for komplekse. Tilbuddene om tilsagn blev derfor afslået.

12. **TOLDANGIVELSE**

(199) Statistikker vedrørende aluminiumshjul udtrykkes ofte i antal enheder. Der er dog ikke anført nogen supplerende enhed for aluminiumshjul i den kombinerede nomenklatur gengivet i bilag I til Rådets forordning (EØF) nr. 2658/87 af 23. juli 1987 om told- og statistiknomenklaturen og Den Fælles Toldtarif. ([4]) Det er derfor nødvendigt at fastslå, at ikke kun vægten i kg eller tons, men ligeledes antallet af enheder af den pågældende vare og af visse varer under KN-kode ex 8716 90 90 til import anføres i erklæringen om overgang til fri omsætning.

13. **ENDELIG OPKRÆVNING AF MIDLERTIDIG TOLD**

(200) På grund af størrelsen af de konstaterede dumpingmargener og omfanget af den skade, der er forvoldt EU-erhvervsgrenen, anses det for nødvendigt, at de beløb, der er stillet som sikkerhed i form af den midlertidige antidumpingtold, indført ved forordningen om midlertidig told, opkræves endeligt —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

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

([4]) EFT L 256 af 7.9.1987, s. 1.

2. Den endelige antidumpingtold fastsættes til 22,3 % af nettoprisen, frit Unionens grænse, ufortoldet, for den i stk. 1 omhandlede vare.

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

Artikel 2

Beløb, der er stillet som sikkerhed i form af midlertidig antidumpingtold i henhold tilforordning (EU) nr. 404/2010 om import af visse aluminiumshjul med oprindelse i Folkerepublikken Kina, henhørende under KN-kode ex 8708 70 10 og ex 8708 70 50 (Taric-kode 8708 70 10 10 og 8708 70 50 10), opkræves endeligt.

Artikel 3

Hvis en erklæring om overgang til fri omsætning indgives vedrørende import af landevejshjul af aluminium til køretøjer henhørende under KN-kode 8716 med eller uden tilbehør og med eller uden dæk, som i øjeblikket tariferes under KN-kode ex 8716 90 90, skal Taric-kode 8716 90 90 10 angives i det relevante felt i erklæringen.

Medlemsstaterne skal på månedsbasis oplyse Kommissionen om antallet af enheder, som importeres under denne kode, og om deres oprindelse.

Artikel 4

Hvis en erklæring om overgang til fri omsætning indgives vedrørende de varer, som er nævnt i artikel 1 og 3, skal antallet af enheder af de importerede varer angives i det relevante felt i erklæringen.

Artikel 5

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

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

Udfærdiget i Luxembourg, 25. oktober 2010.

På Rådets vegne
S. VANACKERE
Formand