REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2022/1221 AL COMISIEI

din 14 iulie 2022

de instituire a unei taxe antidumping provizorii la importurile de anumite roți din aluminiu originare din Maroc

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (UE) 2016/1036 al Parlamentului European și al Consiliului din 8 iunie 2016 privind protecția împotriva importurilor care fac obiectul unui dumping din partea țărilor care nu sunt membre ale Uniunii Europene ([1]) (denumit în continuare „regulamentul de bază"), în special articolul 7,

după consultarea statelor membre,

întrucât:

1. PROCEDURA

1.1. Inițiativa

(1) La 17 noiembrie 2021, Comisia Europeană (denumită în continuare „Comisia") a deschis o investigație antidumping cu privire la importurile de anumite roți din aluminiu (denumite în continuare „RAO") originare din Maroc (denumită în continuare „țara în cauză") în temeiul articolului 5 din regulamentul de bază. Comisia a publicat un aviz de deschidere în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* ([2]) (denumit în continuare „avizul de deschidere").

(2) Comisia a deschis investigația în urma unei plângeri depuse la 4 octombrie 2021 de Asociația Fabricanților de Roți din Europa (denumită în continuare „reclamantul" sau „EUWA"). Plângerea a fost depusă în numele industriei Uniunii în sensul articolului 5 alineatul (4) din regulamentul de bază. Aceasta conținea elemente de probă referitoare la existența dumpingului și a unui prejudiciu important rezultat din acesta, care au fost suficiente pentru a justifica deschiderea investigației.

1.2. Înregistrarea

(3) Comisia a impus obligativitatea înregistrării pentru importurile de produs în cauză prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2022/934 al Comisiei ([3]) (denumit în continuare „regulamentul de înregistrare").

1.3. Părțile interesate și solicitarea de păstrare a anonimatului

(4) În avizul de deschidere, Comisia a invitat părțile interesate să o contacteze pentru a participa la investigație. Comisia a informat în mod specific reclamantul și producătorii din Uniune, producătorii-exportatori cunoscuți și autoritățile marocane, importatorii, utilizatorii și asociațiile cunoscute despre care se cunoaște că sunt părți vizate cu privire la deschiderea investigației și i-a invitat să participe la aceasta.

(5) Reclamanții și doi utilizatori cooperanți au solicitat ca numele lor să fie păstrate confidențiale, de teama că s-ar putea confrunta cu represalii din partea clienților. Comisia a considerat că există într-adevăr un risc serios de represalii și a acceptat ca numele reclamanților și ale celor doi utilizatori cooperanți să nu fie divulgate. Pentru a asigura în mod eficace anonimatul, au fost păstrate confidențiale și numele celorlalți producători din Uniune, astfel încât să se evite identificarea numelor solicitanților prin deducție.

1.4. Observații privind deschiderea investigației

(6) Părțile interesate au avut posibilitatea de a prezenta observații cu privire la deschiderea investigației și de a solicita să fie audiate de Comisie și/sau de consilierul-auditor pentru proceduri comerciale.

([1]) JO L 176, 30.6.2016, p. 21.

([2]) Aviz de deschidere a unei proceduri antidumping privind importurile de anumite roți din aluminiu originare din Maroc (JO C 464, 17.11.2021, p. 19).

([3]) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2022/934 al Comisiei din 16 iunie 2022 de supunere la înmatriculare a importurilor de anumite roți din aluminiu originare din Maroc, JO L 162, 17.6.2022, p. 27.

(7) Patru părți au solicitat o audiere cu serviciile Comisiei și au fost audiate: Asociația Constructorilor Europeni de Automobile („ACEA”), EUWA, Dika Morocco Africa S.A.R.L. („Dika”) și Hands 8 S.A. („Hands”).

(8) Dika și autoritățile marocane au susținut că cifrele raportate în plângere nu mai erau de actualitate, deoarece a existat un decalaj de aproape 8 luni între perioada de investigație a plângerii și data deschiderii investigației. În plus, perioada de investigație selectată de reclamant a coincis exact cu vârful pandemiei de COVID-19. De asemenea, perioada examinată de reclamant a depășit cu un an practica obișnuită a Comisiei, descrisă în ghidul relevant ([4]). Dika a afirmat că această decizie ar putea fi considerată inechitabilă și subiectivă, iar utilizarea unor cifre care nu mai sunt de actualitate nu poate constitui o dovadă *prima facie* a dumpingului, a prejudiciului sau a legăturii de cauzalitate, astfel cum se prevede la articolul 5 alineatul (4) din regulamentul de bază.

(9) În primul rând, Comisia a observat că ghidul menționat de Dika indică în mod explicit că este menit să ofere consiliere generală, dar nu este un document obligatoriu din punct de vedere juridic, iar conținutul său nu este obligatoriu ([5]). În plus, articolul 5 din regulamentul de bază nu conține nicio dispoziție specifică privind intervalul de timp dintre plângere și datele furnizate. În orice caz, perioada de investigație a plângerii s-a încheiat la 31 martie 2021, iar plângerea a fost depusă la 4 octombrie 2021. În plus, reclamantul a prezentat, de asemenea, date suplimentare privind prejudiciul până la 30 iunie 2021 ([6]). În consecință, datele furnizate de reclamant erau actualizate și cât mai apropiate posibil de data depunerii plângerii. În ceea ce privește afirmația referitoare la perioada examinată și la perioada de investigație, practica Comisiei este de a selecta o perioadă de investigație de un an și cei trei ani calendaristici anteriori pentru a examina tendințele relevante pentru evaluarea prejudiciului vizat. Faptul că în plângere s-au furnizat informații pentru un an suplimentar nu înseamnă că au fost utilizate date învechite, ceea ce ar face ca evaluarea să fie inechitabilă sau subiectivă. Dimpotrivă, în plângere s-au furnizat informații cu privire la cea mai recentă perioadă disponibilă, și anume până la 31 martie 2021. În consecință, afirmația a fost respinsă.

(10) Dika a susținut că plângerea nu a furnizat elemente de probă care să justifice utilizarea unei valori normale construite, astfel cum se prevede la articolul 5 alineatul (2) din regulamentul de bază. În plus, partea interesată respectivă a susținut că există o greșeală în calculul de stabilire a valorii normale construite. Prin urmare, Comisia ar fi trebuit să concluzioneze că plângerea nu conținea suficiente elemente de probă privind dumpingul și ar fi trebuit să fie respinsă în conformitate cu articolul 5 din regulamentul de bază.

(11) Dika a afirmat că reclamantul nu a utilizat prețul de vânzare al roților din aluminiu de pe piața internă marocană, deși ar fi putut cunoaște aceste prețuri, având în vedere faptul că însăși industria Uniunii exportă roți din aluminiu în Maroc. În plus, Dika a susținut că reclamantul a utilizat conturile financiare ale producătorilor-exportatori din 2018 și 2019 pentru a concluziona că nu au existat vânzări în cadrul operațiunilor comerciale normale, deși aceste conturi proveneau dintr-o perioadă anterioară perioadei de investigație selectate în plângere.

(12) Comisia nu a fost de acord. Reclamantul din această investigație este EUWA, și nu membrii săi individuali. Întrucât reclamantul nu este nici producător, nici exportator, acesta nu a avut acces la astfel de date. În plus, facturile sunt considerate, în general, date comerciale confidențiale. Prin urmare, reclamantul a trebuit să se bazeze pe informații publice privind prețurile de vânzare pe piața internă din Maroc, care nu erau disponibile la momentul depunerii plângerii. În ceea ce privește utilizarea conturilor financiare din 2018 și 2019 pentru producătorii-exportatori marocani, acestea erau singurele conturi aflate la dispoziția reclamantului la momentul depunerii plângerii. Prin urmare, reclamantul nu a avut altă posibilitate decât să concluzioneze că, pe baza informațiilor pe care le-a putut obține în mod rezonabil, nu au existat vânzări pe piața internă în cadrul operațiunilor comerciale normale ale producătorilor-exportatori marocani cunoscuți. Prin urmare, a fost justificată construirea valorii normale. În consecință, afirmația a fost respinsă.

(13) Dika a prezentat, de asemenea, argumente privind presupuse deficiențe fundamentale în stabilirea valorii normale. Aceste argumente se referă la alegerea dimensiunii roților, la utilizarea prețurilor pentru lingourile de aluminiu pe baza importurilor din China, la utilizarea structurii de costuri a producătorilor din Uniune, la excluderea anumitor factori de cost din calcul și la aplicarea unei rate a profitului de 6 %.

([4]) Comisia, *How to Make an Anti-Dumping Complaint, A Guide* (Cum se depune o plângere antidumping – Ghid), p. 7-8, dar și p. 13, p. 27, p. 29, p. 52, p. 59 și p. 67, disponibil la adresa: https://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2006/december/tradoc_112295.pdf.

([5]) Idem, p. 3.

([6]) A se vedea punctul 108 din plângere și anexa D2 la aceasta.

(14) Comisia nu a fost de acord cu aceste argumente. Ipotezele pe care reclamantul le-a formulat pentru a construi valoarea normală s-au bazat pe experiența și cunoștințele sale de piață, precum și pe informațiile accesibile publicului. Faptul că partea interesată respectivă nu este de acord cu aceste ipoteze nu le invalidează în scopul stabilirii valorii normale în plângere. Cifrele pe care s-a bazat valoarea normală au fost susținute de suficiente elemente de probă, astfel cum a confirmat analiza efectuată de serviciile Comisiei. Chiar și în situația efectuării anumitor ajustări, sugerate de partea interesată și realizate de Comisie atunci când a evaluat plângerea, au rămas suficiente elemente de probă privind dumpingul.

(15) Dika și autoritățile marocane au susținut că reclamantul a omis din analiza prejudiciului faptul că piața este segmentată între producătorii de echipamente originale (*original equipment manufacturer* – OEM) și piețele pieselor și echipamentelor de schimb (*aftermarket* – AM) și, în cadrul fiecărei piețe, diferitele tipuri de roți, și anume segmentele inferioare și superioare.

(16) Comisia a observat că, deși roțile din aluminiu pentru OEM și cele pentru AM au lanțuri de distribuție diferite, ele au în comun aceleași caracteristici fizice și tehnice și sunt interschimbabile. Prin urmare, OEM și AM ar trebui să fie considerate canale de vânzări diferite, mai degrabă decât segmente diferite.

(17) În ceea ce privește cele două canale de vânzări, reclamantul a estimat că exporturile marocane au fost probabil livrate aproape exclusiv către clienții OEM. Analiza ulterioară de către Comisie a informațiilor aflate la dispoziția sa a confirmat acest fapt. Același lucru a fost valabil și pentru producătorii din Uniune incluși în eșantion, care au vândut aproape exclusiv către clienții OEM (aproximativ 99,6 %).

(18) În ceea ce privește diferitele tipuri de roți, Comisia a observat că, deși plângerea nu a inclus o analiză completă a prejudiciului pentru fiecare tip de roți din aluminiu, ea a prezentat calcule ale subcotării prețurilor de vânzare și a prețurilor indicative pentru zece tipuri reprezentative de roți.

(19) În consecință, afirmația a fost respinsă.

(20) Dika, Hands și autoritățile marocane au susținut că evoluția importurilor din Maroc nu poate cauza sau amenința să cauzeze un prejudiciu industriei Uniunii, deoarece acestea au reprezentat doar 2,8 % din piața Uniunii în perioada cuprinsă între 1 aprilie 2020 și 31 martie 2021 și nu determină blocarea prețurilor.

(21) Analiza prejudiciului specific din plângere a arătat că există suficiente elemente de probă care indică o pătrundere sporită pe piața Uniunii (atât în termeni absoluți, cât și în termeni relativi) a importurilor din Maroc la prețuri care provoacă o subcotare a prețurilor de vânzare și o subcotare substanțială a prețurilor indicative ale industriei Uniunii. Acest lucru pare să fi provocat un prejudiciu important industriei Uniunii, demonstrat, de exemplu, de scăderea producției, a vânzărilor și a cotei de piață, de o deteriorare a rezultatelor financiare sau de nivelul prețurilor practicate de industria Uniunii. În consecință, afirmația a fost respinsă.

(22) Dika a afirmat că anumiți indicatori de prejudiciu cuprinși în plângere, cum ar fi capacitatea de producție, prețurile din Uniune și consumul la nivelul Uniunii, nu susțin constatarea unui prejudiciu în cursul perioadei de investigație. În plus, utilizarea întregii capacități de producție nu este o opțiune pentru producătorul de roți din aluminiu, având în vedere modelele de lanț de aprovizionare „exact la timp” puse în aplicare de producătorii de automobile din Uniunea Europeană, care impun producătorilor de roți din aluminiu să fie flexibili și să aibă capacități disponibile pentru a răspunde nevoilor de ultim moment.

(23) Comisia reamintește că pentru constatarea unui prejudiciu important, necesară pentru deschiderea unei investigații, este nevoie să se examineze, printre altele, factorii relevanți descriși în regulamentul de bază. Cu toate acestea, articolul 5 din regulamentul de bază nu impune în mod expres ca toți factorii de prejudiciu menționați la articolul 3 alineatul (5) să prezinte o deteriorare pentru ca prejudiciul important să fie suficient de bine documentat în scopul deschiderii unei investigații. În fapt, potrivit articolului 5 alineatul (2) din regulamentul de bază, plângerea trebuie să conțină informații privind evoluția volumului importurilor care se presupune că fac obiectul unui dumping, efectul acestor importuri asupra prețurilor produsului similar pe piața Uniunii și efectul rezultat asupra industriei Uniunii, demonstrat prin factori relevanți (însă nu neapărat toți). Plângerea conținea aceste informații, care indicau existența unui prejudiciu. În consecință, Comisia a considerat că plângerea conține suficiente elemente de probă privind prejudiciul și a respins afirmația.

(24) Dika și Hands au susținut că instituirea de măsuri antidumping nu poate fi în interesul Uniunii.

(25) În ceea ce privește acest din urmă aspect, interesul Uniunii nu este un criteriu relevant pentru a evalua dacă o plângere justifică deschiderea unei proceduri antidumping în temeiul articolului 5 din regulamentul de bază. Prin urmare, aceste observații nu au fost luate în considerare în ceea ce privește afirmațiile referitoare la inițierea procedurii.

(26) Dika, Hands și autoritățile marocane au susținut că reclamantul nu a luat în considerare alți factori, cum ar fi presupusa lipsă de concurență dintre roțile din aluminiu ale Uniunii și cele marocane ca urmare a segmentării pieței; importurile din țări terțe; consecințele pandemiei de COVID-19.

(27) Analiza plângerii efectuată de Comisie a confirmat că elementele menționate erau fie nefundamentate, fie incorecte din punct de vedere factual, fie insuficiente pentru a pune sub semnul întrebării concluzia potrivit căreia plângerea conținea suficiente elemente de probă care tind să arate că importurile produsului în cauză intrau în Uniune la prețuri de dumping și păreau să cauzeze un prejudiciu important producătorilor din Uniune. Aceste aspecte fuseseră stabilite pe baza celor mai bune elemente de probă aflate la dispoziția reclamantului la momentul respectiv și erau suficient de reprezentative și de fiabile. În plus, afirmațiile formulate de Dika, autoritățile marocane și ACEA au fost examinate în detaliu în cursul investigației și sunt abordate în cele ce urmează.

(28) Pe baza celor de mai sus, Comisia a confirmat faptul că reclamantul a furnizat suficiente elemente de probă privind existența unui dumping, a unui prejudiciu și a unei legături de cauzalitate, îndeplinind astfel cerințele prevăzute la articolul 5 alineatul (2) din regulamentul de bază.

1.5. **Eșantionarea**

(29) În avizul de deschidere, Comisia a afirmat că ar putea constitui un eșantion din rândul părților interesate, în conformitate cu articolul 17 din regulamentul de bază.

1.5.1. *Selectarea eșantionului de producători din Uniune*

(30) În avizul său de deschidere, Comisia a afirmat că a selectat în mod provizoriu un eșantion de producători din Uniune. Comisia a selectat un eșantion definitiv de trei producători din Uniune. În conformitate cu articolul 17 din regulamentul de bază, criteriul utilizat pentru selectarea eșantionului a fost cea mai mare cantitate reprezentativă de producție a produsului similar din Uniune în cursul perioadei de investigație, și anume 1 octombrie 2020-30 septembrie 2021. Acest eșantion provizoriu a fost constituit din trei producători din Uniune, stabiliți în trei state membre diferite. Eșantionul reprezintă aproape 20 % din cantitatea totală a producției de produs similar din Uniune și asigură o bună distribuție geografică. Comisia a invitat părțile interesate să prezinte observații cu privire la eșantionul provizoriu, dar nu s-a primit nicio observație.

1.5.2. *Eșantionarea importatorilor*

(31) Pentru a decide dacă este necesară eșantionarea și, în caz afirmativ, pentru a selecta un eșantion, Comisia a solicitat importatorilor neafiliați să furnizeze informațiile specificate în avizul de deschidere.

(32) Niciunul dintre importatorii neafiliați cunoscuți nu a furnizat informațiile solicitate și nu a fost de acord să fie inclus în eșantion.

1.5.3. *Eșantionarea producătorilor-exportatori din Maroc*

(33) Pentru a decide dacă este necesară eșantionarea și, în caz afirmativ, pentru a selecta un eșantion, Comisia a solicitat tuturor producătorilor-exportatori din Maroc să furnizeze informațiile specificate în avizul de deschidere. De asemenea, Comisia a solicitat Misiunii Regatului Maroc să identifice și/sau să contacteze alți producători-exportatori, dacă este cazul, care ar putea fi interesați să participe la investigație.

(34) Numai doi producători-exportatori din țara în cauză, reprezentând aproape toate importurile de roți din aluminiu din Maroc, au furnizat informațiile solicitate. Prin urmare, Comisia a decis că eșantionarea nu este necesară.

1.6. **Răspunsurile la chestionar și vizitele de verificare**

(35) Comisia a transmis chestionare pentru trei producători din Uniune, reclamant, doi utilizatori cunoscuți și doi producători-exportatori din țara în cauză. Aceleași chestionare fuseseră puse la dispoziție online ([7]) în ziua deschiderii investigației.

(36) Comisia a căutat și a verificat toate informațiile pe care le-a considerat necesare pentru o determinare provizorie a dumpingului, a prejudiciului și a interesului Uniunii. Având în vedere pandemia de COVID-19 și măsurile de izolare puse în aplicare de diferite țări, Comisia nu a putut efectua vizite de verificare în temeiul articolului 16 din regulamentul de bază.

— Au fost efectuate vizite de verificare în temeiul articolului 16 din regulamentul de bază la sediile a doi producători din Uniune incluși în eșantion, al unui utilizator ([8]) și ale următorilor producători-exportatori din Maroc: HANDS 8 S.A. („Hands”);

— DIKA MOROCCO AFRIKA S.A.R.L. („Dika”)

(37) În plus, în conformitate cu Avizul său privind consecințele epidemiei de COVID-19 asupra anchetelor antidumping și antisubvenții ([9]), Comisia a efectuat verificări încrucișate la distanță în ceea ce privește societatea afiliată Dika – CITIC Dicastal Co., Ltd („CITIC”) și un producător din Uniune.

1.7. **Perioada de investigație și perioada examinată**

(38) Investigația privind dumpingul și prejudiciul rezultat din acesta a acoperit perioada cuprinsă între 1 octombrie 2020 și 30 septembrie 2021 (denumită în continuare „perioada de investigație”). Examinarea tendințelor relevante pentru evaluarea prejudiciului a acoperit perioada cuprinsă între 1 ianuarie 2018 și sfârșitul perioadei de investigație (denumită în continuare „perioada examinată”).

2. **PRODUSUL ÎN CAUZĂ ȘI PRODUSUL SIMILAR**

2.1. **Produsul în cauză**

(39) Produsul în cauză este reprezentat de roțile din aluminiu pentru autovehicule de la pozițiile SA 8701-8705, cu sau fără accesoriile lor, având sau nu pneuri montate, originare din Maroc, încadrate în prezent la codurile NC ex 8708 70 10 și ex 8708 70 50 (coduri TARIC: 8708 70 10 15, 8708 70 10 50, 8708 70 50 15 și 8708 70 50 50) (denumit în continuare „produsul în cauză”).

(40) Roțile din aluminiu sunt comercializate în mod tradițional în Uniune prin intermediul a două lanțuri de distribuție: către OEM, care înseamnă în principal producători de automobile, și către piața pieselor și a echipamentelor de schimb, care include, de exemplu, distribuitori, comercianți cu amănuntul, ateliere de reparații etc. Produsul în cauză din Maroc a fost vândut exclusiv prin lanțul de distribuție OEM în cursul perioadei examinate. În cadrul lanțului de distribuție OEM, producătorii de automobile organizează licitații pentru roțile din aluminiu și sunt adesea implicați în procesul de dezvoltare a unei noi roți, care este asociată cu propria lor lanț de distribuție. Producătorii din Uniune și exportatorii marocani pot concura în cadrul aceleiași licitații.

2.2. **Produsul similar**

(41) Investigația a arătat că următoarele produse au aceleași caracteristici fizice, chimice și tehnice de bază, precum și aceleași utilizări principale:

— produsul în cauză;

— produsul fabricat și vândut pe piața internă din Maroc; și

— produsul fabricat și vândut în Uniune de către industria Uniunii.

(42) Comisia a stabilit în această etapă că produsele respective sunt, prin urmare, produse similare în sensul articolului 1 alineatul (4) din regulamentul de bază.

([7]) https://trade.ec.europa.eu/tdi/case_details.cfm?id=2563

([8]) Astfel cum se explică în considerentul 5, numele producătorilor din Uniune și a doi utilizatori nu sunt divulgate din motive de confidențialitate.

([9]) JO C 86, 16.3.2020, p. 6.

3. **DUMPINGUL**

3.1. **Maroc**

3.1.1. *Cooperarea producătorilor-exportatori*

(43) Astfel cum se menționează în considerentul 34 de mai sus, doi producători-exportatori marocani, Dika și Hands, s-au făcut cunoscuți în cadrul investigației și au furnizat răspunsuri la chestionar. Dika are o societate afiliată, CITIC, care este un producător chinez de roți din aluminiu. CITIC cumpără roți din aluminiu de la Dika și le vinde Uniunii, Marocului și altor țări terțe. În cursul verificării încrucișate la distanță (VID) cu CITIC, au fost descoperite o serie de erori care au generat îndoieli serioase cu privire la fiabilitatea listelor de vânzări pe piața internă și în UE. Aceste erori constau, în principal, în diferențe între prețurile înregistrate în listele de vânzări, prețurile înscrise în facturi și sumele plătite efectiv.

(44) La 1 aprilie 2022, în cursul verificării la fața locului la Dika, după încheierea VID cu CITIC, societatea a furnizat o versiune revizuită a listelor de vânzări, inclusiv o explicație a discrepanțelor constatate. La momentul respectiv nu a existat nicio posibilitate de a examina sau de a verifica încrucișat listele de vânzări revizuite. În plus, o verificare preliminară a datelor nou transmise a arătat că revizuirile efectuate de societate nu au rectificat toate discrepanțele menționate în cursul VID, deși numărul total de revizuiri a fost mult mai mare decât se preconizase pe baza VID. Având în vedere natura și numărul erorilor, dintre care unele au persistat și după revizuire, Comisia nu se putea baza pe acuratețea listelor de vânzări. Prin urmare, Comisia nu a putut verifica informațiile necesare pentru a stabili o marjă de dumping pentru societate.

(45) În conformitate cu articolul 18 alineatul (4) din regulamentul de bază, Dika și societatea sa afiliată au fost informate, prin scrisoarea din 5 mai 2022, cu privire la motivele care au stat la baza intenției Comisiei de a nu ține seama de informațiile furnizate și li s-a acordat posibilitatea de a oferi explicații suplimentare („scrisoarea privind articolul 18”).

(46) Societatea a răspuns la scrisoarea Comisiei la 12 mai 2022. În răspunsul său, societatea a explicat că și-a înregistrat vânzările în listele de vânzări în conformitate cu principiile sale contabile. Prin urmare, societatea a susținut, contrar declarațiilor făcute în cursul VID și al vizitei de verificare la fața locului, că listele inițiale de vânzări, ale căror valori totale puteau fi reconciliate cu sistemul contabil SAP al societății, erau complete și exacte, nu conțineau erori și nu necesitau revizuiri. De fapt, revizuirile efectuate de societate după VID ar fi fost furnizate Comisiei doar pentru a demonstra cooperarea deplină a CITIC în cadrul investigației. Prin urmare, societatea a afirmat că Comisia ar trebui să utilizeze versiunea inițială nerevizuită a listelor de vânzări. Ca alternativă, societatea a afirmat că Comisia ar putea să utilizeze listele de vânzări revizuite, transmise prin scrisoare, deoarece deficiențele nu ar fi fost de natură să creeze dificultăți excesive în a ajunge la o concluzie suficient de precisă. Aceste liste de vânzări au fost similare cu cele furnizate în cursul verificării la fața locului, la care au fost adăugate datele care lipseau anterior, au fost corectate unele erori și au fost furnizate explicații suplimentare. Totuși, mai multe erori au rămas, pentru o serie de tranzacții, suma primită efectiv tot nu a fost precizată, iar Comisia nu a fost în măsură să verifice încrucișat sau să examineze listele de vânzări revizuite furnizate împreună cu răspunsul societății la scrisoarea privind articolul 18. Societatea a afirmat, de asemenea, că, în cazul în care Comisia ar insista asupra aplicării articolului 18 din regulamentul de bază, ar trebui să utilizeze situațiile financiare ale CITIC ca date parțiale disponibile.

(47) Comisia nu a fost de acord cu argumentele prezentate de societate în răspunsul său la scrisoarea privind articolul 18. Chestionarul antidumping pentru producătorii-exportatori solicita în mod clar să se furnizeze listele de vânzări pentru fiecare tranzacție în parte. Modelele tabelelor furnizate împreună cu chestionarul solicită fără echivoc datele înregistrate pe factură (cantitatea facturată, valoarea facturii, notele de credit aferente etc.). Societatea însăși a recunoscut că nu a completat listele de vânzări pe baza facturilor, ci, mai degrabă, le-a completat pe baza propriilor practici contabile. În plus, societatea a susținut că orice diferență între valoarea facturii și prețul primit efectiv este, în mod normal, înregistrată în listele de vânzări fie ca reducere, rabat sau notă de credit, fie în alt mod. Cu toate acestea, s-a constatat că aceste diferențe nu au fost reflectate în mod sistematic în listele de vânzări ale societății.

(48) Astfel cum se menționează mai sus în considerentul 44, listele de vânzări revizuite nu au putut fi verificate încrucișat sau verificate în timp util. Astfel cum s-a explicat societății în scrisoarea trimisă înaintea VID și a verificării, la 11 martie 2022, și în conformitate cu Avizul privind consecințele epidemiei de COVID-19 asupra anchetelor antidumping și antisubvenții ([10]), scopul VID a fost de a obține asigurări cu privire la informațiile transmise de societate în răspunsul său la chestionar. Aceste asigurări nu au fost obținute în cursul VID în ceea ce privește listele de vânzări. O verificare încrucișată la distanță efectuată suplimentar cu CITIC, astfel cum a propus societatea în răspunsul său la scrisoarea privind articolul 18, nu ar trebui utilizată ca modalitate de a remedia lipsa de punctualitate sau erorile constatate în cursul VID care a avut deja loc în termenele stabilite.

(49) În plus, unele modificări care au fost discutate în cursul VID nu au fost luate în considerare în tabelele revizuite. În răspunsul său la scrisoarea privind articolul 18, societatea a furnizat o nouă listă de vânzări revizuită, în care au fost efectuate modificări suplimentare care nu au putut fi nici verificate încrucișat, nici examinate. Prin urmare, Comisia a considerat că societatea nu a furnizat informațiile solicitate în termenele stabilite prevăzute pentru investigație. Alternativa propusă de societate, de a utiliza situațiile financiare ale CITIC ca date parțiale disponibile, nu a fost acceptabilă. Utilizarea situațiilor financiare nu ar permite Comisiei să stabilească o valoare normală și un preț de export la nivelul de detaliu și de acuratețe cerut de regulamentul de bază, deoarece acestea nu ar permite o analiză pe bază de produs sau de tranzacție.

(50) Întrucât Dika și societatea sa afiliată CITIC nu au furnizat informații care să permită Comisiei să ajungă la o constatare suficient de exactă, iar informațiile verificabile care ar fi putut permite o astfel de constatare nu au fost prezentate, Comisia a decis să nu ia în considerare informațiile prezentate de societate cu privire la listele de vânzări pe piața internă și în UE. Întrucât aceste informații sunt esențiale pentru stabilirea unei valori normale și a unui preț de export, Comisia nu a fost în măsură să calculeze o marjă de dumping individuală pentru societate.

(51) În consecință, Comisia nu a luat în considerare, în mod provizoriu, informațiile furnizate de producătorul-exportator respectiv și a confirmat utilizarea datelor disponibile cu privire la acest producător-exportator în temeiul articolului 18 alineatul (1) din regulamentul de bază.

3.1.2. *Valoarea normală*

(52) Ca urmare a aplicării articolului 18 alineatul (1) din regulamentul de bază, astfel cum se arată în secțiunea 3.1.1 de mai sus, descrierea calculului marjei de dumping din cele ce urmează s-a aplicat numai celuilalt producător-exportator marocan, Hands.

(53) Articolul 2 alineatul (1) din regulamentul de bază prevede că valoarea normală se stabilește de obicei pe baza prețurilor plătite sau care urmează să fie plătite, în cadrul operațiunilor comerciale normale, de către cumpărători independenți din țara exportatoare. Cu toate acestea, Comisia a stabilit că producătorul-exportator cooperant nu a efectuat vânzări pe piața internă. Vânzările de roți din aluminiu către clienți din Maroc, realizate în număr mic în cursul perioadei de investigație, au fost efectuate către un singur producător de automobile situat într-o zonă economică scutită de taxe vamale (*zone d'accélération industrielle*, denumită anterior și *zone franche* sau *zone franche d'exportation*), similară cu zona economică în care se afla producătorul cooperant. Producătorul de automobile respectiv a achiziționat roți din aluminiu pentru a fi utilizate la asamblarea unui automobil. Ulterior, automobilul, și nu roțile din aluminiu, ar urma să fie expediat din zona scutită de taxe vamale fie pentru a fi vândut pe piața internă, fie pentru a fi exportat. Însă destinația finală a automobilului nu a fost, cel mai probabil, piața internă. Un studiu din 2020 a arătat că 90 % din totalul automobilelor fabricate în Maroc sunt destinate pieței de export ([11]), fapt confirmat și de informațiile furnizate de producătorii de automobile marocani ([12]). În plus, în temeiul Legii 19-94 care reglementează zonele de liber schimb, societățile situate în astfel de zone trebuie să realizeze cel puțin 70 % din cifra de afaceri din exporturi ([13]).

([10]) JO C 86, 16.3.2020, p. 6.

([11]) Henri-Louis Vedie, *L'automobile: une filière marocaine stratégique, leader du secteur en Afrique*, Policy Center for the New South, Document de politică 20/34, noiembrie 2020 (disponibil la adresa: https://www.policycenter.ma/sites/default/files/2021-01/PP%20-%2020-34%20%28Henri-louis%20Vedie%29_0.pdf).

([12]) Grupul Renault, de exemplu, a exportat peste 95 % din producția sa la amplasamentul său din Tanger (a se vedea https://www.tac.ma/news/english-1m-vehicles-exported-from-tangermed/).

([13]) A se vedea *LA LOI N° 19-94 RELATIVE AUX ZONES FRANCHES D'EXPORTATION*, Bulletin Officiel, 1995-02-15, no 4294, p. 117-121.

(54) Astfel cum se explică mai sus, vânzarea de roți din aluminiu de către producătorul-exportator cooperant către clientul respectiv din Maroc a fost o vânzare dintr-o zonă economică în alta. Societățile situate în astfel de zone economice din Maroc sunt scutite de legislația și reglementările vamale care se aplică în mod normal pe teritoriul marocan, iar mărfurile care intră în zona economică respectivă sunt considerate exporturi ([14]). Întrucât roțile din aluminiu au fost produse într-o zonă economică și ulterior vândute și expediate într-o altă zonă economică, acestea nu au intrat niciodată pe teritoriul vamal al Marocului și, prin urmare, nu se putea considera că acestea au fost vândute pe piața internă.

(55) În orice caz, chiar dacă vânzările din Maroc către zona economică scutită de taxe vamale au fost considerate vânzări pe piața internă, acestea nu au fost reprezentative și nici nu au fost efectuate în cadrul operațiunilor comerciale normale, astfel cum se prevede la articolul 2 alineatul (1) din regulamentul de bază.

(56) În acest sens, Comisia a examinat mai întâi dacă volumul total al vânzărilor pe piața internă pentru producătorul-exportator cooperant a fost reprezentativ, în conformitate cu articolul 2 alineatul (2) din regulamentul de bază. Vânzările pe piața internă sunt considerate reprezentative dacă volumul total al vânzărilor de produs similar către clienți independenți de pe piața internă au reprezentat cel puțin 5 % din volumul total al exporturilor de produs în cauză către Uniune efectuate în perioada de investigație. Pe baza celor de mai sus, vânzările producătorului-exportator cooperant realizate în Maroc nu au fost reprezentative.

(57) În etapa următoare, Comisia a definit proporția de vânzări profitabile către clienți independenți de pe piața internă pentru fiecare tip de produs, în cursul perioadei de investigație, pentru a decide dacă este oportun să utilizeze vânzările efective pe piața internă în calculul pentru stabilirea valorii normale, în conformitate cu articolul 2 alineatul (4) din regulamentul de bază. Analiza vânzărilor pe piața internă a arătat că niciuna dintre vânzările pe piața internă nu a fost profitabilă și, prin urmare, nu a fost realizată în cadrul unor operațiuni comerciale normale.

(58) Deoarece nu au existat vânzări ale produsului similar în cadrul unor operațiuni comerciale normale pe piața internă, Comisia a construit valoarea normală în conformitate cu articolul 2 alineatele (3) și (6) din regulamentul de bază.

(59) Articolul 2 alineatul (3) din regulamentul de bază prevede că, în cazul în care nu se efectuează nicio vânzare pe piața internă în cadrul operațiunilor comerciale normale, valoarea normală a produsului similar se calculează pe baza costului de producție din țara de origine, la care se adaugă o sumă rezonabilă pentru costurile de vânzare, cheltuielile administrative și alte costuri generale („costurile VAG") și pentru profit. Articolul 2 alineatul (6) din regulamentul de bază prevede în mod clar că costurile VAG și profitul se stabilesc în funcție de date reale privind producția și vânzările produsului similar în cadrul operațiunilor comerciale normale ale exportatorului sau producătorului care face obiectul investigației. Totuși, deoarece pentru Hands nu există vânzări ale produsului similar în cadrul operațiunilor comerciale normale, astfel cum se explică mai sus, articolul 2 alineatul (6) din regulamentul de bază prevede trei metode alternative:

(a) media ponderată a sumelor reale privind producția și vânzările produsului similar pe piața internă a țării de origine, sume stabilite pentru ceilalți exportatori sau producători care fac obiectul investigației;

(b) sumele reale aferente producției și vânzărilor, în cadrul unor operațiuni comerciale normale, din aceeași categorie generală de produse pe piața internă a țării de origine, pentru exportatorul sau producătorul respectiv;

(c) oricare altă metodă rezonabilă, cu condiția ca suma reprezentând profitul stabilită astfel să nu depășească profitul realizat în mod normal de alți exportatori sau producători din vânzări de produse din aceeași categorie generală pe piața internă a țării de origine.

(60) În ceea ce privește articolul 2 alineatul (6) litera (a), în Maroc a existat un singur alt producător-exportator de roți din aluminiu, Dika. De asemenea, Dika a vândut întreaga sa producție de roți din aluminiu din Maroc unor producători de automobile situați în zone economice. Astfel cum se explică mai sus în considerentele 53 și 54, vânzările de acest tip nu au fost considerate vânzări pe piața internă. În plus, media menționată la articolul 2 alineatul (6) litera (a) trebuie să fie o medie ponderată a cel puțin doi producători-exportatori ([15]). Prin urmare, datele Dika nu au putut fi utilizate, chiar dacă vânzările societății ar fi fost considerate fiabile. Prin urmare, articolul 2 alineatul (6) litera (a) nu a putut fi aplicat.

([14]) A se vedea *LA LOI N° 19-94 RELATIVE AUX ZONES FRANCHES D'EXPORTATION*, Bulletin Officiel, 1995-02-15, no 4294, p. 117-121, modificată ulterior prin Legea 14.21 pentru a înlocui termenul *zone franche* cu *zone d'accélération industrielle*. A se vedea, de asemenea, *Code des douanes et impôts indirects relevant de l'administration des douanes et impôts indirects aprouvé par le dahir portant loi n° 1-77-339 du 25 chaoual 1397 (9 octo 1977), tel qu'il a été modifié et completé*.

([15]) CE – Taxe antidumping la importurile de lenjerie de pat din bumbac din India (WT/DS141/R, 30.10.2000, punctele 74-77).

(61) Articolul 2 alineatul (6) litera (b) menționează producția și vânzările, în cadrul unor operațiuni comerciale normale, din aceeași categorie generală de produse pe piața internă, pentru exportatorul sau producătorul respectiv. Însă Hands a produs doar roți din aluminiu și niciuna dintre vânzările sale nu a fost efectuată în cadrul operațiunilor comerciale normale. Prin urmare, nici articolul 2 alineatul (6) litera (b) nu s-a putut aplica.

(62) Articolul 2 alineatul (6) litera (c) face referire la utilizarea „oricărei alte metode rezonabile" pentru stabilirea costurilor VAG și a profitului. În absența altor producători de roți din aluminiu din Maroc, Comisia a considerat că este rezonabil să aplice costurile VAG și profitul constatate pentru producătorii de roți din aluminiu din Brazilia. Brazilia a fost propusă ca țară reprezentativă adecvată în cererea de reexaminare care a stat la baza investigației de reexaminare în perspectiva expirării măsurilor aflată în curs cu privire la roțile din aluminiu din China ([16]). Media ponderată a costurilor VAG constatate a fost de 11,49 %, iar profitul mediu ponderat a fost de 4,89 %.

(63) Articolul 2 alineatul (6) litera (c) impune, de asemenea, aplicarea unui plafon pentru profitul utilizat în cadrul acestei metodologii pentru a se asigura că profitul utilizat nu depășește profitul realizat în mod normal de alți exportatori sau producători din vânzările de produse din aceeași categorie generală pe piața internă a țării de origine. Nu au existat alți producători marocani de roți din aluminiu în afară de Dika și Hands, al căror profit nu a putut fi utilizat, deoarece nu au avut vânzări pe piața internă marocană. În plus, Comisia nu dispunea de nicio informație cu privire la profitul realizat de eventualii producători sau exportatori de piese de aluminiu pentru automobile sau de produse din aluminiu legate de industria automobilelor din Maroc.

(64) Comisia a considerat că roțile din aluminiu se încadrează în aceeași categorie generală ca și alte produse din aluminiu, cum ar fi extrudatele din aluminiu sau profilurile din aluminiu. Aceste produse utilizează aceeași materie primă principală (aluminiul), care reprezintă cea mai mare parte a costului lor de producție. În plus, diferitele procese de producție implică topirea sau încălzirea aluminiului pentru a-l modela într-o formă dorită. Profitul mediu ponderat realizat de cei șapte producători marocani de astfel de produse din aluminiu, pentru care au fost disponibile date financiare pentru 2020, a fost de 4,16 %. Acest procent a fost utilizat ca plafon pentru profitul producătorilor brazilieni de roți din aluminiu.

(65) Valoarea normală a fost construită apoi prin adăugarea la costul de producție al Hands a profitului și a costurilor VAG braziliene menționate în considerentul 62, dar a fost plafonată la 4,16 %.

3.1.3. *Prețul de export*

(66) Producătorul-exportator cooperant a exportat în Uniune fie direct către clienți independenți, fie prin intermediul unei societăți afiliate cu rol de importator.

(67) În cazul vânzărilor produsului în cauză direct către clienți independenți din Uniune, prețul de export a fost prețul plătit efectiv sau care urma să fie plătit pentru produsul în cauză vândut la export către Uniune, în conformitate cu articolul 2 alineatul (8) din regulamentul de bază.

(68) În cazul vânzărilor de produs în cauză către Uniune prin intermediul unei societăți afiliate cu rol de importator, prețul de export a fost stabilit pe baza prețului cu care produsul importat a fost revândut pentru prima dată unor clienți independenți din Uniune, în conformitate cu articolul 2 alineatul (9) din regulamentul de bază. În acest caz, au fost efectuate ajustări ale prețului pentru a ține cont de toate costurile suportate între import și revânzare, inclusiv de costurile VAG, și de profitul acumulat. Profiturile s-au bazat pe cele realizate în mod normal de importatorii neafiliați, deoarece profitul real al importatorului afiliat nu a fost considerat fiabil din cauza relației dintre producătorul-exportator cooperant și importatorul afiliat. Având în vedere că niciun importator neafiliat nu a cooperat cu Comisia în cadrul prezentei investigații, Comisia a utilizat profitul stabilit în cadrul ultimei investigații de reexaminare în perspectiva expirării măsurilor cu privire la roțile din aluminiu din China ([17]).

3.1.4. *Comparație*

(69) Comisia a comparat valoarea normală și prețul de export al producătorului-exportator cooperant pe o bază franco fabrică.

([16]) Aviz de deschidere a unei reexaminări efectuate în perspectiva expirării măsurilor antidumping aplicabile importurilor de anumite roți din aluminiu originare din Republica Populară Chineză (JO C 29, 20.1.2022, p. 34).

([17]) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/109 al Comisiei din 23 ianuarie 2017 de impunere a unei taxe antidumping definitive la importurile de anumite roți din aluminiu originare din Republica Populară Chineză în urma unei reexaminări efectuate în perspectiva expirării măsurilor în temeiul articolului 11 alineatul (2) din Regulamentul (UE) 2016/1036 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 18, 24.1.2017, p. 1).

(70) În cazurile justificate de necesitatea de a asigura o comparație echitabilă, Comisia a ajustat valoarea normală și/sau prețul de export pentru a ține cont de diferențele care afectau prețurile și comparabilitatea acestora, în conformitate cu articolul 2 alineatul (10) din regulamentul de bază. S-au efectuat ajustări pentru a ține seama de costurile de transport, de asigurare, de manipulare și de încărcare, de cheltuielile de ambalare, de costurile creditelor, de rabaturi și alte deduceri.

3.1.5. *Marja de dumping*

(71) Pentru producătorul-exportator cooperant, Comisia a comparat valoarea normală medie ponderată a fiecărui tip de produs similar cu prețul de export mediu ponderat al tipului corespunzător de produs în cauză, în conformitate cu articolul 2 alineatele (11) și (12) din regulamentul de bază.

(72) În ceea ce îi privește pe toți ceilalți producători-exportatori din Maroc, Comisia a stabilit marja de dumping pe baza informațiilor disponibile, în conformitate cu articolul 18 din regulamentul de bază. În acest scop, Comisia a stabilit nivelul de cooperare al producătorilor-exportatori. Nivelul de cooperare este cantitatea exporturilor către Uniune ale producătorilor-exportatori cooperanți, exprimat ca proporție din totalul importurilor din țara în cauză în Uniune în cursul perioadei de investigație, care au fost stabilite utilizând baza de date Comext a Eurostat.

(73) Astfel cum s-a explicat în secțiunea 3.1.1 de mai sus, a existat un singur producător-exportator marocan care a cooperat. Întrucât exporturile de roți din aluminiu ale acestei societăți au reprezentat mai puțin de 50 % din totalul importurilor de roți din aluminiu în Uniune în cursul perioadei de investigație, nivelul de cooperare în acest caz a fost considerat scăzut. Din aceste motive, Comisia a considerat oportun să stabilească marja de dumping reziduală la nivelul celei mai ridicate marje de dumping stabilite pentru tipurile de produse vândute în cantități reprezentative de producătorul-exportator cooperant. Vânzările la export ale acestor tipuri de produse au reprezentat aproximativ 50 % din totalul exporturilor către Uniune efectuate de producătorul-exportator cooperant.

(74) Marjele de dumping provizorii, exprimate ca procent din prețul CIF la frontiera Uniunii, înainte de vămuire, sunt după cum urmează:

Societatea	Marja de dumping provizorie
HANDS 8 S.A.	8,0 %
Toate celelalte societăți	16,5 %

4. **PREJUDICIUL**

4.1. **Definiția industriei Uniunii și a producției Uniunii**

(75) Produsul similar a fost fabricat de aproximativ 30 de producători din Uniune în cursul perioadei de investigație. Aceștia constituie „industria Uniunii” în sensul articolului 4 alineatul (1) din regulamentul de bază.

(76) Producția totală a Uniunii în cursul perioadei de investigație a fost estimată la aproximativ 64,3 milioane de unități. Comisia a stabilit această cifră pe baza tuturor informațiilor disponibile privind industria Uniunii, precum răspunsul la chestionarul macroeconomic furnizat de solicitant. Astfel cum se indică în considerentul 30, producătorii din Uniune incluși în eșantion au reprezentat aproape 20 % din producția totală de produs similar a producătorilor din Uniune.

4.2. **Consumul la nivelul Uniunii**

(77) Consumul la nivelul Uniunii a evoluat după cum urmează:

Tabelul 1

Consumul la nivelul Uniunii (unități)

	2018	2019	2020	Perioada de investigație
Consumul total (în mii de unități)	77 873	73 797	59 530	64 311
Indice (2018 = 100)	*100*	*95*	*76*	*83*

Sursa: baza de date Comext a Eurostat, EUWA și răspunsurile verificate la chestionar.

(78) Comisia a stabilit consumul la nivelul Uniunii pe baza vânzărilor totale ale industriei Uniunii în Uniune, plus totalul importurilor din țări terțe în Uniune. Vânzările industriei Uniunii pe piața Uniunii au fost obținute din plângere și ajustate pe baza datelor furnizate în răspunsurile producătorilor din Uniune incluși în eșantion referitoare la perioada de investigație. În ceea ce privește importurile, Comisia a recurs la baza de date Comext a Eurostat. Cu toate acestea, întrucât baza de date Comext a Eurostat furnizează doar masa importurilor, nu și numărul unităților de roți din aluminiu importate, a fost necesar să se convertească masa în unități. În plângere, reclamantul a aplicat raportul de conversie utilizat în ultima investigație cu privire la același produs ([18]) (și anume 10,9 kg per unitate). Valabilitatea acestui raport de conversie a fost verificată pe baza răspunsurilor la chestionare, formulate de producătorii marocani și producătorii din Uniune incluși în eșantion. Investigația a arătat că greutatea medie ponderată pentru fiecare unitate, aplicabilă în prezent, este de 11,3 kg, deoarece tendința de pe piață este de a mări diametrul roții, ceea ce duce la o creștere a greutății pe fiecare roată. Prin urmare, acest raport a fost utilizat la stabilirea consumului de la nivelul Uniunii în unități.

(79) Astfel cum se menționează în considerentul 16 de mai sus, piața Uniunii este împărțită în mod inegal între două lanțuri de distribuție, și anume OEM și AM. Majoritatea vânzărilor vizează lanțul OEM, cu o cotă de piață de 90 %. Prin urmare, lanțul AM, cu aproximativ 10 % din vânzări, are un impact redus asupra evaluării globale a pieței Uniunii. Impactul său este cu atât mai redus cu cât producătorii marocani vindeau exclusiv prin intermediul lanțului OEM, lucru valabil și în cazul celor trei producători din Uniune incluși în eșantion, care au vândut aproape exclusiv prin lanțul OEM (aproximativ 99,6 % din vânzări). Prin urmare, acest lucru nu a avut niciun impact asupra analizei comparative a prețurilor în cazul de față, care este efectuată la nivel microeconomic pe baza datelor furnizate de producătorii-exportatori și de producătorii din Uniune incluși în eșantion. În consecință, Comisia a decis în mod provizoriu să nu împartă consumul între cele două canale de vânzări în scopul prezentei investigații.

(80) Consumul la nivelul Uniunii a scăzut cu 5 % în perioada 2018-2019 și cu 19 % în perioada 2019-2020. În 2020, producția industriei de automobile a scăzut cu aproximativ 4,2 milioane de vehicule din cauza pandemiei de COVID-19 și, prin urmare, acest lucru a avut un impact direct asupra furnizorilor din amonte, întrucât vânzările de roți din aluminiu au scăzut cu 14 milioane în 2020 comparativ cu 2019. Scăderea producției a fost deosebit de semnificativă în al doilea trimestru al anului 2020, dar piața s-a redresat în lunile următoare. Piața a recuperat 5 milioane de roți: de la 59 de milioane în 2020 la 64 de milioane în cursul perioadei de investigație. Totuși, consumul nu a atins nivelul din 2019 din cauza deficitului de semiconductori utilizați de producătorii de automobile.

4.3. **Importurile din țara în cauză**

4.3.1. *Volumul și cota de piață a importurilor din țara în cauză*

(81) Comisia a stabilit volumul importurilor utilizând datele din baza de date Comext a Eurostat. Cota de piață a importurilor a fost stabilită pe baza ponderii pe care aceste importuri au avut-o în consumul total de la nivelul Uniunii.

([18]) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/109.

(82) Importurile în Uniune din țara în cauză au evoluat după cum urmează:

Tabelul 2

Volumul și cota de piață a importurilor (unități)

	2018	2019	2020	Perioada de investigație
Volumul importurilor din Maroc (în mii de unități)	0	15,7	1 038	2 516
Indice (2019 = 100)	–	*100*	*6 611*	*16 025*
Cota de piață (%)	–	0,0	1,7	3,9
Indice (2019 = 100)	–	*100*	*8 196*	*18 389*

Sursa: baza de date Comext a Eurostat.

(83) Deși în 2019 Marocul a exportat câteva mii de unități, exporturile s-au accelerat în cursul anului 2020 și în perioada de investigație, de la 1 milion la 2,5 milioane de unități. Regulamentul de înregistrare a indicat că, în lunile care urmează sfârșitului perioadei de investigație, creșterea s-a menținut la același nivel ca în perioada de investigație. Astfel cum se menționează în considerentul 79 de mai sus, aceste vânzări au vizat exclusiv canalul de vânzări OEM.

4.3.2. *Prețurile importurilor din țara în cauză: subcotarea și blocarea prețurilor*

(84) Comisia a stabilit prețurile importurilor pe baza datelor furnizate de baza de date Comext a Eurostat. Subcotarea prețurilor de vânzare ale importurilor a fost stabilită pe baza datelor provenite de la producătorii-exportatori cooperanți și de la producătorii cooperanți din Uniune.

(85) Prețul mediu ponderat al importurilor în Uniune provenite din țara în cauză a evoluat după cum urmează:

Tabelul 3

Prețurile medii ale importurilor din Maroc

	2018	2019	2020	Perioada de investigație
În EUR/unitate	–	39,2	42,6	44,7
Indice (2019 = 100)	–	*100*	*109*	*114*

Sursa: Baza de date Comext a Eurostat.

(86) Prețul mediu de import din Maroc a crescut cu aproximativ 2 EUR pe unitate între anul 2020 și perioada de investigație. Totuși, prețul de vânzare este indexat parțial la prețul aluminiului de la Bursa Metalelor de la Londra (*London Metal Exchange* – LME), care a crescut semnificativ, și anume cu aproximativ 25 %, în cursul perioadei menționate.

(87) Comisia a determinat subcotarea prețurilor de vânzare în cursul perioadei de investigație comparând:

(88) prețurile de vânzare medii ponderate pentru fiecare tip de produs practicate de producătorii din Uniune incluși în eșantion, percepute în mod direct de la clienții neafiliați de pe piața Uniunii și ajustate la nivel franco fabrică; și

(89) prețurile medii ponderate corespunzătoare pentru fiecare tip de produs ale importurilor doar de la Hands, destinate primului client independent de pe piața Uniunii, stabilite pe bază de cost, asigurare și navlu (CIF), cu ajustări corespunzătoare pentru a ține cont de taxele vamale și de costurile ulterioare importului.

(90) Prețurile au fost comparate în funcție de tip, având în vedere tranzacții la același nivel comercial, și au fost ajustate în mod adecvat, atunci când a fost necesar și după deducerea rabaturilor și a reducerilor. Rezultatul comparației a fost exprimat ca procent din cifra de afaceri teoretică a producătorilor din Uniune incluși în eșantion, înregistrată în cursul perioadei de investigație. Rezultatul a indicat o marjă medie ponderată de subcotare a prețurilor de vânzare de 26,9 % pentru importurile pe piața Uniunii.

(91) În plus, Comisia a stabilit existența unei blocări a prețurilor. Într-adevăr, astfel cum se arată în tabelul 7, industria Uniunii vindea la costurile din 2020 și sub costurile de producție din cursul perioadei de investigație. În acești ani importurile care au făcut obiectul unui dumping au pătruns pe scară largă și industria Uniunii a pierdut din cota de piață. Astfel, prețurile scăzute ale importurilor care au făcut obiectul unui dumping au împiedicat industria Uniunii să își crească prețurile de vânzare, ceea ce a dus la pierderi în cursul perioadei de investigație.

4.4. **Situația economică a industriei Uniunii**

4.4.1. *Observații generale*

(92) În conformitate cu articolul 3 alineatul (5) din regulamentul de bază, examinarea impactului importurilor care fac obiectul unui dumping asupra industriei Uniunii a inclus o evaluare a tuturor indicatorilor economici care au influențat situația industriei Uniunii pe parcursul perioadei examinate.

(93) Astfel cum se menționează în considerentul 30, a fost utilizată eșantionarea pentru a determina eventualul prejudiciu suferit de industria Uniunii.

(94) Pentru determinarea prejudiciului, Comisia a făcut o distincție între indicatorii de prejudiciu macroeconomici și cei microeconomici. Comisia a evaluat indicatorii macroeconomici pe baza datelor cuprinse în răspunsul la chestionarul macroeconomic. Datele se refereau la toți producătorii din Uniune. Comisia a evaluat indicatorii microeconomici pe baza datelor cuprinse în răspunsurile la chestionar ale producătorilor din Uniune incluși în eșantion. Datele se refereau la producătorii din Uniune incluși în eșantion. Ambele seturi de date au fost considerate reprezentative pentru situația economică a industriei Uniunii.

(95) Indicatorii macroeconomici sunt: producția, capacitatea de producție, gradul de utilizare a capacității de producție, volumul vânzărilor, cota de piață, creșterea economică, ocuparea forței de muncă, productivitatea, amploarea marjei de dumping și redresarea în urma practicilor de dumping anterioare.

(96) Indicatorii microeconomici sunt: prețurile unitare medii, costul unitar, costul forței de muncă, stocurile, profitabilitatea, fluxul de lichidități, investițiile, randamentul investițiilor și capacitatea de a atrage capital.

4.4.2. *Indicatorii macroeconomici*

4.4.2.1. Producția, capacitatea de producție și gradul de utilizare a capacității de producție

(97) Producția totală, capacitatea de producție și gradul de utilizare a capacității de producție din Uniune au evoluat în cursul perioadei examinate după cum urmează:

Tabelul 4

Producția, capacitatea de producție și gradul de utilizare a capacității de producție

	2018	2019	2020	Perioada de investigație
Volumul producției (în mii de unități)	59 182	57 097	44 718	48 752
Indice (2018 = 100)	*100*	*96*	*76*	*82*
Capacitatea de producție (în mii de unități)	62 614	62 475	61 619	61 294
Indice (2018 = 100)	*100*	*100*	*98*	*98*

Gradul de utilizare a capacității de producție (%)	95	91	73	80
Indice (2018 = 100)	*100*	*97*	*77*	*84*

Sursa: EUWA și producători din Uniune incluși în eșantion.

(98) În ansamblu, volumul produs de industria Uniunii a scăzut cu 18 % în cursul perioadei examinate. Acesta a scăzut ușor, cu 4 %, între 2018 și 2019. Odată cu pandemia de COVID-19, producția a scăzut cu 12,3 milioane de unități în 2020 și s-a redresat în perioada de investigație cu 4 milioane de unități.

(99) Deși capacitatea de producție a industriei Uniunii a scăzut cu 2 %, gradul de utilizare a capacității de producție a urmat aceeași tendință negativă ca și producția și a scăzut cu 15 % în cursul perioadei examinate.

4.4.2.2. Volumul vânzărilor și cota de piață

(100) Volumul vânzărilor și cota de piață a industriei Uniunii au evoluat pe parcursul perioadei examinate după cum urmează:

Tabelul 5

Volumul vânzărilor și cota de piață

	2018	2019	2020	Perioada de investigație
Volumul vânzărilor pe piața Uniunii (în mii de unități)	57 501	55 502	43 110	45 391
Indice (2018 = 100)	*100*	*97*	*75*	*79*
Cota de piață (%)	73,8	75,2	72,4	70,6
Indice (2018 = 100)	*100*	*102*	*98*	*96*

Sursa: EUWA și producători din Uniune incluși în eșantion.

(101) Volumul vânzărilor industriei Uniunii pe piața Uniunii a scăzut cu 21 % în cursul perioadei examinate. Volumul a scăzut cu 3 % între 2018 și 2019 și apoi a scăzut cu 12 milioane de unități în 2020. În cursul perioadei de investigație, vânzările s-au redresat cu 2,2 milioane de unități.

(102) Cota de piață a industriei Uniunii a crescut ușor în perioada 2018-2019, a scăzut în 2020 și a continuat să scadă în perioada de investigație.

4.4.2.3. Ocuparea forței de muncă și productivitatea

(103) Ocuparea forței de muncă și productivitatea au evoluat în cursul perioadei examinate după cum urmează:

Tabelul 6

Ocuparea forței de muncă și productivitatea

	2018	2019	2020	Perioada de investigație
Numărul de angajați	17 816	17 866	16 963	16 790
Indice (2018 = 100)	*100*	*100*	*95*	*94*

Productivitatea (unități/ angajat)	3 322	3 196	2 636	2 904
Indice (2018 = 100)	*100*	*96*	*79*	*87*

Sursa: EUWA și producătorii din Uniune incluși în eșantion.

(104) Numărul de angajați a scăzut cu 6 % în cursul perioadei examinate, însă productivitatea a scăzut cu 13 %. Scăderea productivității se datorează în principal scăderii volumului producției în cursul perioadei examinate. Scăderea productivității indică o creștere a costului forței de muncă pentru fiecare roată din aluminiu produsă.

4.4.2.4. Creșterea economică

(105) Astfel cum se explică în secțiunile 4.4.2.1-4.4.2.3 de mai sus, volumul producției și gradul de utilizare a capacității de producție a industriei Uniunii au scăzut cu 18 % și, respectiv, 16 % în cursul perioadei examinate, ceea ce a condus la costuri fixe mai ridicate pe unitate produsă și la o productivitate mai scăzută. Costurile totale ale industriei au crescut cu 1,7 EUR/unitate (+ 3,4 %) în cursul perioadei examinate. Cu toate acestea, prețul mediu de vânzare practicat de industria Uniunii a scăzut cu 3,3 EUR/unitate (– 6,1 %).

(106) În plus, volumul vânzărilor pe piața Uniunii a scăzut cu 21 %, iar cota de piață cu 5 % între anul 2018 și perioada de investigație. Astfel, industria Uniunii s-a confruntat cu o deteriorare a performanței sale financiare. Astfel cum se explică în secțiunea 4.4.3.1 de mai jos, aceasta s-a confruntat cu costuri de producție mai ridicate, fără să își poată ajusta prețurile de vânzare în consecință.

(107) Prin urmare, perspectivele de creștere economică ale industriei Uniunii au fost periclitate.

4.4.2.5. Amploarea marjei de dumping și redresarea în urma practicilor de dumping anterioare

(108) Toate marjele de dumping au fost semnificativ superioare nivelului *de minimis*. Impactul amplorii marjelor de dumping efective asupra industriei Uniunii a fost substanțial, având în vedere volumul și prețurile importurilor din țara în cauză.

(109) Roțile din aluminiu fac obiectul unor măsuri antidumping împotriva Chinei, care au fost instituite în 2010 ([19]). În cadrul ultimei reexaminări efectuate în perspectiva expirării măsurilor ([20]), Comisia a concluzionat că industria Uniunii nu a mai fost afectată de un prejudiciu important și, prin urmare, s-a redresat în urma practicilor de dumping anterioare. Acest lucru este confirmat în 2018 și 2019, înainte ca importurile din Maroc să înceapă să sosească și, ulterior, să crească substanțial, când situația financiară a industriei Uniunii s-a îmbunătățit substanțial.

(110) În consecință, Comisia a confirmat că industria Uniunii s-a redresat în urma practicilor de dumping anterioare ale importurilor din China înainte ca importurile care fac obiectul unui dumping originare din Maroc să intre pe piața Uniunii.

4.4.3. *Indicatorii microeconomici*

4.4.3.1. Prețurile și factorii care afectează prețurile

(111) Prețurile de vânzare unitare medii ponderate ale producătorilor din Uniune incluși în eșantion practicate față de clienții neafiliați din Uniune au evoluat după cum urmează în cursul perioadei examinate:

([19]) Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 964/2010 al Consiliului din 25 octombrie 2010 de impunere a unei taxe antidumping definitive și de percepere definitivă a taxei provizorii impuse la importurile de anumite roți din aluminiu originare din Republica Populară Chineză (JO L 282, 28.10.2010, p. 1).

([20]) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/109, considerentul 169.

Tabelul 7

Prețurile de vânzare din Uniune

	2018	2019	2020	Perioada de investigație
Prețul unitar mediu de vânzare pe piața Uniunii (EUR/unitate)	53,9	52,3	49,3	50,6
Indice (2018 = 100)	*100*	*97*	*92*	*94*
Costul unitar de producție (EUR/unitate)	49,9	48,2	49,3	51,6
Indice (2018 = 100)	*100*	*97*	*99*	*104*

Sursa: producătorii din Uniune incluși în eșantion.

(112) Prețurile medii de vânzare ale industriei Uniunii au scăzut cu 6 % în cursul perioadei examinate, deși costul mediu de producție a crescut cu 4 % între anul 2018 și perioada de investigație. Industria Uniunii nu a reușit să își majoreze prețurile de vânzare astfel încât să acopere costul de producție crescut.

(113) Vânzările de produs similar ale industriei Uniunii pe piața Uniunii s-au bazat pe contracte multianuale cu clienții producătorului de automobile, prin care s-au stabilit cantitățile și prețurile. Producătorii de automobile creează o concurență acerbă între furnizori prin intermediul licitațiilor și vor selecta doi furnizori care oferă cele mai bune condiții, după mai multe runde de competiție, în cursul cărora producătorii din UE trebuie să se alinieze, printre altele, la producătorii marocani care oferă prețuri scăzute. Ca urmare, industria Uniunii nu a putut transfera creșterea costurilor de producție. Deși industria Uniunii dispune de o marjă minimă pentru majorarea prețurilor de vânzare în contextul creșterii prețurilor materiilor prime pe parcursul aplicării contractului anual, aceasta ar trebui, în principiu, să își poată majora prețurile de vânzare atunci când negociază contractele pentru anul următor. Însă industria Uniunii nu a reușit să facă acest lucru în cursul perioadei examinate, din cauza presiunii exercitate de importuri asupra prețurilor. Acest lucru a condus la o scădere a profitabilității industriei Uniunii, astfel cum se explică în secțiunea 4.4.3.4 de mai jos.

4.4.3.2. Costul forței de muncă

(114) Costurile medii cu forța de muncă ale producătorilor din Uniune incluși în eșantion au evoluat în cursul perioadei examinate după cum urmează:

Tabelul 8

Costurile medii cu forța de muncă per angajat

	2018	2019	2020	Perioada de investigație
Costurile medii cu forța de muncă per angajat (EUR)	35 216	35 700	33 084	35 951
Indice (2018 = 100)	*100*	*101*	*94*	*102*

Sursa: producătorii din Uniune incluși în eșantion.

(115) Costul mediu cu forța de muncă pe angajat al industriei Uniunii a crescut ușor, cu 2 %, în cursul perioadei examinate, cu o ușoară creștere în 2019 și o scădere de 6 % în 2020, în principal din cauza opririi producției ca urmare a pandemiei de COVID-19.

4.4.3.3. Stocurile

(116) Nivelurile stocurilor producătorilor din Uniune incluși în eșantion au evoluat în perioada examinată după cum urmează:

Tabelul 9

Stocurile

	2018	2019	2020	Perioada de investigație
Stocuri finale (în mii de unități)	556	439	492	776
Indice (2018 = 100)	*100*	*79*	*88*	*140*
Stocurile finale ca procent din producție (%)	0,9	0,8	1,1	1,6
Indice (2018 = 100)	*100*	*89*	*122*	*177*

Sursa: producătorii din Uniune incluși în eșantion.

(117) Stocurile au crescut cu 40 % pe parcursul perioadei examinate. Acestea au scăzut cu 21 % în 2019, cu 12 % în 2020 și s-au redresat în cursul perioadei de investigație cu + 57 %. Astfel cum se explică în considerentul 113, industria roților din aluminiu din Uniune se caracterizează prin contracte-cadru multianuale între producători și clienți, prin care se stabilesc cantitățile și prețurile. Aceste contracte-cadru sunt puse în aplicare prin comenzi de cumpărare în funcție de nevoile clienților. Astfel, industria Uniunii își poate planifica producția și stocurile. Prin urmare, stocurile nu reprezintă un indicator principal pentru evaluarea performanței industriei Uniunii.

4.4.3.4. Profitabilitatea, fluxul de lichidități, investițiile, randamentul investițiilor și capacitatea de a atrage capitaluri

(118) Profitabilitatea, fluxul de lichidități, investițiile și randamentul investițiilor producătorilor din Uniune incluși în eșantion au evoluat în perioada examinată după cum urmează:

Tabelul 10

Profitabilitatea, fluxul de lichidități, investițiile și randamentul investițiilor

	2018	2019	2020	Perioada de investigație
Profitabilitatea vânzărilor în Uniune către clienți neafiliați (% din cifra de afaceri a vânzărilor)	7,5	8,2	0,4	– 1,6
Indice (2018 = 100)	*100*	*109*	*5*	*– 21*
Fluxul de lichidități (mii EUR)	81 153	82 495	31 805	22 956
Indice (2018 = 100)	*100*	*102*	*39*	*28*
Investiții (în mii EUR)	37 788	30 757	19 848	21 845
Indice (2018 = 100)	*100*	*81*	*53*	*58*
Randamentul investițiilor	12,0	9,1	0,3	– 0,5
Indice (2018 = 100)	*100*	*76*	*3*	*– 4*

Sursa: producătorii din Uniune incluși în eșantion.

(119) Comisia a stabilit profitabilitatea producătorilor din Uniune incluși în eșantion prin exprimarea profitului net înainte de impozitare realizat din vânzările produsului similar către clienți neafiliați din Uniune ca procent din cifra de afaceri generată de vânzările respective.

(120) Profitabilitatea industriei Uniunii a crescut în perioada 2018-2019 de la 7,5 % la 8,2 %, dar apoi a scăzut brusc între anul 2020 și perioada de investigație, când s-au raportat pierderi (-1,6 %). Industria Uniunii nu a reușit să își majoreze prețurile de vânzare astfel încât să acopere costul de producție crescut și, prin urmare, a început să înregistreze pierderi.

(121) Fluxul net de lichidități reprezintă capacitatea producătorilor din Uniune de a-și autofinanța activitățile. Tendința fluxului net de lichidități a evoluat în sens descendent, înregistrând o scădere semnificativă de 72 % în cursul perioadei examinate. Prin urmare, industria Uniunii a întâmpinat dificultăți în autofinanțarea activităților sale, ceea ce reprezintă un indiciu suplimentar al deteriorării situației sale financiare.

(122) Randamentul investițiilor este profitul exprimat ca procent din valoarea contabilă netă a investițiilor. Acesta a urmat o tendință negativă similară cu cea a profitabilității și a fluxului net de lichidități. Randamentul investițiilor a scăzut semnificativ între anul 2018 și perioada de investigație și a devenit negativ în cursul perioadei de investigație. Prin urmare, industria Uniunii nu a fost în măsură să genereze profituri suficiente pentru a-și acoperi investițiile. Într-adevăr, industria Uniunii și-a menținut investițiile în cursul perioadei examinate, în principal din cauza necesității de a respecta cerințele legale și de a răspunde nevoilor pieței, și nu a reușit să obțină un randament al acestor investiții. Evoluția negativă a randamentului investițiilor în cursul perioadei examinate a indicat, de asemenea, că situația financiară generală a industriei Uniunii s-a înrăutățit într-o măsură semnificativă.

(123) Capacitatea producătorilor din Uniune incluși în eșantion de a atrage capital a fost afectată de deteriorarea situației lor financiare. Scăderea considerabilă a profitabilității și a fluxului net de lichidități a evidențiat preocupări serioase în ceea ce privește situația lichidităților industriei Uniunii și capacitatea acesteia de a atrage capital pentru a-și finanța activitatea operațională și investițiile necesare.

4.4.4. *Concluzie privind prejudiciul*

(124) Indicatorii economici atât la nivel macro, cât și la nivel micro s-au deteriorat în cursul perioadei examinate.

(125) Deși capacitatea de producție a industriei Uniunii a rămas stabilă, gradul de utilizare a capacității de producție a scăzut cu 16 % între anul 2018 și perioada de investigație, ceea ce a generat costuri fixe mai ridicate pe tonă de roți din aluminiu. Urmând aceeași tendință, volumul vânzărilor și cota de piață a industriei Uniunii în perioada examinată au scăzut.

(126) Situația financiară a industriei Uniunii s-a deteriorat în principal din cauza creșterii costului de producție, care nu a putut fi acoperit printr-o creștere corespunzătoare a prețurilor sale de vânzare.

(127) Prețurile de vânzare medii ale industriei Uniunii au scăzut cu 6 % în cursul perioadei examinate, deși costul mediu de producție a crescut cu 9 % în aceeași perioadă. Presiunea asupra prețurilor exercitată de importurile cu prețuri mai mici care au făcut obiectul unui dumping a condus la pierderi începând cu 2020, care au crescut și mai mult în perioada de investigație. Deși investițiile nete au scăzut cu 42 %, randamentul investițiilor a devenit negativ în cursul perioadei examinate. Tendința fluxului de lichidități a fost, de asemenea, negativă, ceea ce a afectat capacitatea industriei Uniunii de a-și autofinanța activitatea. Numărul angajaților a crescut în aceeași perioadă cu 6 %; însă productivitatea a scăzut cu 13 %, ceea ce a dus la creșterea costului forței de muncă pe roată din aluminiu.

(128) Astfel cum s-a menționat mai sus, indicatorii economici precum profitabilitatea, fluxul de lichidități și randamentul investițiilor s-au deteriorat semnificativ în cursul perioadei examinate. Acest lucru a afectat negativ capacitatea industriei Uniunii de a-și autofinanța activitatea, de a realiza investițiile necesare și de a atrage capital, ceea ce a împiedicat creșterea economică a acesteia și chiar i-a amenințat supraviețuirea.

(129) Pe baza celor de mai sus, Comisia a concluzionat în mod provizoriu că industria Uniunii a suferit un prejudiciu important în sensul articolului 3 alineatul (5) din regulamentul de bază.

5. **LEGĂTURA DE CAUZALITATE**

(130) În conformitate cu articolul 3 alineatul (6) din regulamentul de bază, Comisia a examinat dacă importurile care au făcut obiectul unui dumping, originare din țara în cauză, au cauzat un prejudiciu important industriei Uniunii. În conformitate cu articolul 3 alineatul (7) din regulamentul de bază, Comisia a examinat, de asemenea, dacă și alți factori cunoscuți ar fi putut aduce în același timp un prejudiciu industriei Uniunii. Comisia s-a asigurat de faptul că importurilor care au făcut obiectul unui dumping originare din țara în cauză nu li s-a atribuit niciun eventual prejudiciu cauzat de alți factori decât importurile respective. Factorii respectivi sunt: importurile din alte țări terțe, pandemia de COVID-19, evoluția costului de producție, performanța la export a industriei Uniunii și efectul contractelor multianuale.

5.1. **Efectele importurilor care au făcut obiectul unui dumping**

5.1.1. *Volumul și cota de piață a importurilor care au făcut obiectul unui dumping din țara în cauză*

(131) Comisia a examinat evoluția volumului importurilor din țara în cauză și impactul acestora asupra industriei Uniunii, astfel cum se prevede la articolul 3 alineatul (2) din regulamentul de bază.

(132) Cantitățile importate din țara în cauză au continuat să crească în cursul perioadei examinate, de la 16 376 de unități în 2019 la 1 milion de unități în 2020 și la 2,5 milioane de unități în perioada de investigație. Această creștere semnificativă a continuat chiar și în timpul pandemiei de COVID-19.

(133) Cota de piață a acestor importuri din Maroc a crescut de la 0,0 % în 2018 la 3,9 % în cursul perioadei de investigație. În consecință, a existat o creștere semnificativă a importurilor care au făcut obiectul unui dumping, în sensul articolului 3 alineatul (3) din regulamentul de bază.

5.1.2. *Prețurile importurilor care au făcut obiectul unui dumping din țara în cauză și efectele asupra prețurilor*

(134) Prețul mediu la import al importurilor din Maroc a crescut cu 14 % între anul 2019 și perioada de investigație. Totuși, această creștere poate reflecta doar parțial creșterea prețului LME înregistrată în aceeași perioadă la aluminiu, care este principala materie primă pentru roțile din aluminiu. Astfel cum se explică în considerentul 90, importurile din Maroc au subcotat prețurile de vânzare ale industriei Uniunii cu 8,0 %. Cantitățile semnificative importate la prețuri scăzute au redus și prețurile industriei Uniunii, deoarece aceasta a fost obligată să își reducă prețurile pentru a rămâne competitivă, astfel cum se explică în considerentul 113 de mai sus, în condițiile în care prețurile nu mai acopereau costurile de producție.

5.1.3. *Legătura de cauzalitate dintre importurile care au făcut obiectul unui dumping din Maroc și prejudiciul important suferit de industria Uniunii*

(135) Creșterea cantităților importate din Maroc, combinată cu prețurile medii de vânzare scăzute ale acestora, a avut un impact negativ asupra situației financiare a industriei Uniunii. În plus, participarea producătorilor marocani la licitațiile organizate de producătorii de automobile a determinat scăderea prețurilor generale ale pieței. Industria Uniunii nu a reușit să își majoreze prețurile de vânzare pentru a transfera clienților costul în creștere al materiilor prime, deoarece s-a confruntat cu o concurență neloială din partea importurilor de produs în cauză. Strategia industriei Uniunii a fost de a menține volumele de producție și cota de piață pentru a acoperi costurile fixe, în detrimentul profitabilității sale. Prin urmare, importurile la prețuri scăzute din Maroc au împiedicat creșterea prețului de către industria Uniunii în sensul articolului 3 alineatul (3) din regulamentul de bază și, prin urmare, au cauzat blocarea prețurilor.

(136) Având în vedere considerațiile de mai sus, Comisia a stabilit în mod provizoriu că prejudiciul important suferit de industria Uniunii a fost cauzat de importurile care au făcut obiectul unui dumping din țara în cauză, în sensul articolului 3 alineatul (6) din regulamentul de bază.

5.2. **Efectele altor factori**

5.2.1. *Importurile din țări terțe*

(137) Volumul importurilor din alte țări terțe a evoluat pe parcursul perioadei examinate după cum urmează:

Tabelul 11

Importurile din țări terțe

Țara		2018	2019	2020	Perioada de investigație
Turcia	Cantitatea (în mii de unități)	7 983	7 632	7 010	8 364
	Indice (2018 = 100)	*100*	*96*	*88*	*105*
	Cota de piață (%)	10,3	10,3	11,8	13,0
	Indice (2018 = 100)	*100*	*101*	*115*	*126*
	Preț mediu (EUR/unitate)	53,6	51,9	49,7	51,1
	Indice (2018 = 100)	*100*	*97*	*93*	*95*
China	Cantitatea (în mii de unități)	3 734	3 493	2 230	2 205
	Indice (2018 = 100)	*100*	*94*	*60*	*59*
	Cota de piață (%)	4,8	4,7	3,7	3,4
	Indice (2018 = 100)	*100*	*98*	*77*	*71*
	Preț mediu (EUR/unitate)	50,1	50,3	49,3	53,9
	Indice (2018 = 100)	*100*	*100*	*98*	*108*
Thailanda	Cantitatea (în mii de unități)	2 228	1 911	1 527	1 487
	Indice (2018 = 100)	*100*	*86*	*69*	*67*
	Cota de piață (%)	2,9	2,6	2,6	2,3
	Indice (2018 = 100)	*100*	*90*	*90*	*79*
	Preț mediu (EUR/unitate)	52,3	50,8	49,0	50,3
	Indice (2018 = 100)	*100*	*97*	*94*	*96*
Coreea de Sud	Cantitatea (în mii de unități)	1 813	1 577	1 460	1 065
	Indice (2018 = 100)	*100*	*87*	*81*	*59*
	Cota de piață (%)	2,3	2,1	2,5	1,7
	Indice (2018 = 100)	*100*	*91*	*109*	*74*
	Preț mediu (EUR/unitate)	52,2	52,9	50,9	53,5
	Indice (2018 = 100)	*100*	*101*	*97*	*102*
Alte țări terțe	Cantitatea (în mii de unități)	4 612	3 663	3 151	3 279
	Indice (2018 = 100)	*100*	*79*	*68*	*71*
	Cota de piață (%)	5,9	5,0	5,3	5,1
	Indice (2018 = 100)	*100*	*85*	*90*	*86*

	Preț mediu (EUR/unitate)	69,1	74,9	71,1	75,9
	Indice (2018 = 100)	*100*	*108*	*103*	*110*
Total pentru toate țările terțe cu excepția Marocului	Cantitatea (în mii de unități)	20 372	18 278	15 380	16 402
	Indice (2018 = 100)	*100*	*90*	*75*	*81*
	Cota de piață (%)	26,2	24,8	25,8	25,5
	Indice (2018 = 100)	*100*	*95*	*98*	*97*
	Preț mediu (EUR/unitate)	56,2	56,1	54,1	56,5
	Indice (2018 = 100)	*100*	*100*	*96*	*101*

Sursa: baza de date Comext a Eurostat.

(138) Volumul importurilor din alte țări terțe a avut o cotă de piață de 26,2 % în 2018 și de 25,5 % în cursul perioadei de investigație. Volumul acestor importuri a scăzut cu 19 % în cursul perioadei examinate, iar cota lor de piață a urmat parțial aceeași tendință, cu o scădere de 3 %. Prețul mediu de import al acestor importuri a crescut cu 1 % și a fost mai mare în comparație cu prețul mediu practicat de industria Uniunii (+ 12 %) și semnificativ mai mare în comparație cu prețul mediu de import din țara în cauză (+ 26 %). Singura țară care și-a mărit cota de piață în perioada examinată, de la 10,3 % la 13,0 %, a fost Turcia. Însă prețurile medii din Turcia au fost ușor mai mari în comparație cu prețurile industriei Uniunii (+ 1,0 %) și semnificativ mai mari în comparație cu prețurile importurilor din țara în cauză (+ 14 %).

(139) Prin urmare, Comisia a concluzionat în mod provizoriu că importurile din alte țări terțe nu au contribuit la prejudiciul suferit de industria Uniunii.

5.2.2. *Pandemia de COVID-19*

(140) În 2020, producția industriei auto a scăzut cu aproximativ 4,2 milioane de vehicule din cauza pandemiei de COVID-19, acest lucru având un impact direct asupra furnizorilor din amonte. În consecință, vânzările de roți din aluminiu au scăzut cu 14 milioane în 2020 comparativ cu 2019. Scăderea producției a fost deosebit de semnificativă în al doilea trimestru al anului 2020, dar piața s-a redresat în lunile următoare. Piața a recuperat 5 milioane de roți: de la 60 de milioane în 2020 la 65 de milioane în cursul perioadei de investigație. Cu toate acestea, consumul nu a atins nivelul din 2019, în principal din cauza deficitului de semiconductori utilizați de producătorii de automobile. Creșterea cererii în perioada de investigație nu a adus beneficii industriei Uniunii, ci, în principal, importurilor din Maroc (importuri de 2,6 milioane în cursul perioadei de investigație și cotă de piață de 4 %). Pe lângă preluarea cantităților de vânzări, importurile din Maroc au exercitat o presiune descendentă asupra prețurilor și au împiedicat producătorii din Uniune să transfere creșterea costurilor lor asupra clienților lor, ceea ce a condus la o scădere substanțială a cifrei de afaceri și la pierderi și mai mari comparativ cu 2020.

(141) În această privință, într-adevăr, pandemia de COVID-19 a avut un impact negativ asupra industriei Uniunii, în special în 2020, când unitățile de producție ale industriei Uniunii au fost nevoite să se închidă temporar. Totuși, atunci când piața s-a redresat după pandemia de COVID-19, industria Uniunii nu a beneficiat din cauza creșterii importurilor din țara în cauză la prețuri de dumping.

(142) Prin urmare, Comisia a concluzionat în mod provizoriu că pandemia de COVID-19 nu a fost suficientă pentru a atenua legătura de cauzalitate dintre importurile care au făcut obiectul unui dumping din țara în cauză și prejudiciul important suferit de industria Uniunii.

5.2.3. *Performanța la export a industriei Uniunii*

(143) Volumul exporturilor realizate de producătorii din Uniune incluși în eșantion a evoluat după cum urmează pe parcursul perioadei examinate:

Tabelul 12

Performanța la export a producătorilor din Uniune incluși în eșantion

	2018	2019	2020	Perioada de investigație
Cantitatea exportată (în mii de unități)	3 454	2 892	2 138	2 719
Indice (2018 = 100)	*100*	*84*	*62*	*79*
Preț mediu (EUR/unitate)	67,3	68,7	60,6	66,5
Indice (2018 = 100)	*100*	*102*	*90*	*99*

Sursa: EUWA în ceea ce privește cantitățile exportate și prețul mediu din răspunsurile verificate la chestionar.

(144) Vânzările la export către clienți neafiliați au reprezentat 5,6 % din producția totală a industriei Uniunii în cursul perioadei de investigație. În cursul perioadei examinate, cantitățile exportate au fluctuat – acestea au scăzut mai întâi între 2018 și 2020 cu 38 % și apoi au crescut în cursul perioadei de investigație. În ansamblu, vânzările la export au scăzut cu 21 % în perioada examinată. Prețul unitar de export a fost semnificativ mai mare în comparație cu prețurile din Uniune în cursul perioadei examinate.

(145) În cursul perioadei de investigație, industria Uniunii a vândut mai mult de 95 % din producția sa pe piața Uniunii. Prin urmare, deși scăderea performanței la export ar fi putut contribui la prejudiciul suferit de industria Uniunii, Comisia a concluzionat în mod provizoriu că, având în vedere ponderea ridicată a vânzărilor în Uniune în comparație cu vânzările la export, aceasta nu este suficientă pentru a atenua legătura de cauzalitate dintre importurile care au făcut obiectul unui dumping din țara în cauză și prejudiciul suferit de industria Uniunii.

5.2.4. *Efectul contractelor multianuale și evoluția costului de producție*

(146) Vânzările de produs similar ale industriei Uniunii pe piața Uniunii s-au bazat pe contracte multianuale cu clienții producătorului de automobile, prin care se stabilesc prețurile pe durata producției unui anumit tip de automobil. Industria Uniunii dispune de o marjă minimă de creștere a prețurilor de vânzare în contextul creșterii prețurilor materiilor prime în cursul aplicării contractului anual. În principiu, industria Uniunii ar trebui să fie în măsură să își majoreze prețurile de vânzare atunci când negociază contractele pentru anul următor. Astfel cum se explică în secțiunea 4.4.3.1 de mai sus, deși costul mediu de producție al industriei Uniunii a crescut cu 9 % între anul 2018 și perioada de investigație, prețul mediu de vânzare al industriei Uniunii pe piața Uniunii a rămas stabil.

(147) Astfel cum se arată în tabelul 7 de mai sus, în 2018 și 2019, când importurile din Maroc nu existau, industria Uniunii nu a întâmpinat dificultăți în a vinde la prețuri care îi acopereau costul de producție, în pofida contractelor anuale. Însă atunci când importurile au început în 2020 și au crescut semnificativ în perioada de investigație, din cauza presiunii exercitate de acestea asupra prețurilor, industria Uniunii nu a mai reușit să își adapteze suficient prețurile de vânzare în ultimele contracte anuale pentru a acoperi costurile de producție în creștere. Ca urmare, industria Uniunii a obținut doar profituri foarte scăzute în 2020 și a înregistrat pierderi în cursul perioadei de investigație.

(148) Prin urmare, decalajul de timp existent între creșterea costului materiilor prime și creșterea prețurilor de vânzare ca urmare a contractelor anuale nu a părut să împiedice industria Uniunii să își adapteze prețurile de vânzare la costul de producție în creștere în cursul perioadei examinate. În consecință, Comisia a concluzionat în mod provizoriu că stabilirea prețurilor de vânzare prin contracte anuale nu a atenuat legătura de cauzalitate dintre importurile care au făcut obiectul unui dumping și prejudiciul constatat.

5.2.5. *Consumul*

(149) Utilizatorii au susținut că contractarea pieței de roți din aluminiu a Uniunii a cauzat un prejudiciu industriei Uniunii.

(150) Astfel cum se menționează în considerentul 139, consumul de la nivelul Uniunii a scăzut cu 13 milioane de unități, respectiv cu 17 %, în perioada examinată. Cifrele privind vânzările Uniunii au reflectat tendința consumului la nivelul Uniunii. Totuși, atunci când consumul s-a redresat în perioada de investigație și a crescut cu 8 % în comparație cu 2020, industria Uniunii nu a putut beneficia de această creștere din cauza importurilor din Maroc. Într-adevăr, cota de piață a industriei Uniunii a scăzut cu 2,9 puncte procentuale, de la 71,7 % în 2020 la 68,8 % în perioada de investigație, în timp ce cota de piață a importurilor din Maroc a crescut cu 129 %, de la 1,7 % în 2020 la 3,9 % în perioada de investigație. Prin urmare, blocarea prețurilor exercitată de importurile la prețuri scăzute care au făcut obiectul unui dumping a fost cauza prejudiciului cauzat industriei Uniunii, mai degrabă decât o pierdere de volume din cauza scăderii consumului.

(151) Prin urmare, Comisia a concluzionat în mod provizoriu că contractarea cu 17 % a cererii de pe piață nu poate fi considerată o cauză a prejudiciului care ar atenua legătura de cauzalitate dintre importurile care au făcut obiectul unui dumping și prejudiciul constatat.

5.3. **Concluzie privind legătura de cauzalitate**

(152) Deteriorarea situației financiare a industriei Uniunii a coincis în timp cu creșterea volumului importurilor de roți din aluminiu din țara în cauză, care au fost efectuate la prețuri de dumping.

(153) Comisia a făcut distincție și a separat efectele tuturor factorilor cunoscuți asupra situației industriei Uniunii de efectele prejudiciabile ale importurilor care au făcut obiectul unui dumping. S-a ținut seama de efectul importurilor din alte țări terțe, de pandemia de COVID-19 și de scăderea cererii, de evoluția costului de producție, de performanța la export a industriei Uniunii și de contractele multianuale.

(154) Pe baza celor de mai sus, Comisia a concluzionat în mod provizoriu că importurile care au făcut obiectul unui dumping din țara în cauză au cauzat un prejudiciu important industriei Uniunii și că ceilalți factori, luați în considerare în mod individual sau colectiv, nu au atenuat legătura de cauzalitate dintre importurile care au făcut obiectul unui dumping și prejudiciul important suferit.

6. **NIVELUL MĂSURILOR**

(155) Pentru a stabili nivelul măsurilor, Comisia a examinat dacă o taxă mai mică decât marja de dumping ar fi suficientă pentru a elimina prejudiciul cauzat industriei Uniunii de importurile care au făcut obiectul unui dumping.

6.1. **Marja de prejudiciu**

(156) Prejudiciul ar fi eliminat dacă industria Uniunii ar putea obține un profit indicativ prin vânzarea la un preț indicativ în sensul articolului 7 alineatele (2c) și (2d) din regulamentul de bază.

(157) În conformitate cu articolul 7 alineatul (2c) din regulamentul de bază, pentru stabilirea profitului indicativ, Comisia a luat în considerare următorii factori: nivelul de profitabilitate înainte de creșterea importurilor din țara în cauză, nivelul de profitabilitate necesar pentru a acoperi pe deplin costurile și investițiile, cercetarea și dezvoltarea („C-D”) și inovarea, precum și nivelul de profitabilitate preconizat în condiții normale de concurență. Această marjă de profit nu ar trebui să fie mai mică de 6 %.

(158) Într-o primă etapă, Comisia a stabilit un profit de bază care să acopere costurile totale în condiții normale de concurență. Comisia a preluat profiturile realizate de producătorii din Uniune incluși în eșantion înainte ca importurile neloiale din Maroc să se accelereze și să înceapă să cauzeze prejudicii industriei Uniunii. Această marjă de profit a fost stabilită la 7,9 %, ceea ce corespunde mediei profitului realizat de industria Uniunii în perioada 2018-2019.

(159) Industria Uniunii a furnizat dovezi conform cărora nivelul de investiții, de cercetare și dezvoltare (C-D) și de inovare în cursul perioadei examinate ar fi fost mai ridicat în condiții normale de concurență. Într-adevăr, afirmațiile industriei Uniunii s-au dovedit a fi justificate. Pentru a reflecta acest lucru în profitul indicativ, Comisia a calculat diferența dintre investiții, cheltuielile pentru C-D și inovare („CDI”) în condiții normale de concurență, astfel cum au fost furnizate de industria Uniunii și verificate de Comisie în raport cu cheltuielile CDI efective din cursul perioadei examinate. Această diferență, exprimată ca procent din cifra de afaceri, a fost de 0,4 %.

(160) Procentul de 0,4 % a fost adăugat la profitul de bază de 7,9 % menționat în considerentul 158, ceea ce a condus la un profit indicativ de 8,3 %.

(161) În conformitate cu articolul 7 alineatul (2d) din regulamentul de bază, ca etapă finală, Comisia a evaluat costurile viitoare care rezultă din acordurile multilaterale de mediu și din protocoalele acestora, la care Uniunea este parte, precum și din convențiile OIM enumerate în anexa Ia, și care vor fi suportate de industria Uniunii în perioada de aplicare a măsurii în temeiul articolului 11 alineatul (2). Pe baza elementelor de probă disponibile, Comisia a stabilit un cost suplimentar de 0,5 EUR/unitate. Acest cost suplimentar a fost adăugat la prețul neprejudiciabil menționat în considerentul de mai sus.

(162) Pe această bază, Comisia a calculat un preț mediu ponderat neprejudiciabil de 55,9 EUR/unitate pentru produsul similar al industriei Uniunii prin aplicarea marjei de profit indicativ menționate mai sus la costul de producție al producătorilor din Uniune incluși în eșantion în cursul perioadei de investigație, efectuând apoi ajustările în temeiul articolului 7 alineatul (2d) în funcție de tip.

(163) În continuare, Comisia a stabilit nivelul marjei de prejudiciu comparând prețul de import mediu ponderat al producătorilor-exportatori cooperanți incluși în eșantion din Maroc, stabilit pentru calcularea subcotării prețurilor de vânzare, cu prețul neprejudiciabil mediu ponderat al produsului similar vândut de producătorii din Uniune incluși în eșantion pe piața Uniunii în cursul perioadei de investigație. Eventualele diferențe rezultate din această comparație au fost exprimate ca procent din valoarea CIF de import medie ponderată.

(164) Nivelul pentru înlăturarea prejudiciului pentru „toate celelalte societăți" este stabilit în același mod ca și marja de dumping pentru aceste societăți (a se vedea considerentul 73).

Țara	Societatea	Marja de dumping (%)	Marja de prejudiciu (%)
Maroc	Hands	8,0	44,0
	Toate celelalte societăți	16,5	51,6

7. **INTERESUL UNIUNII**

7.1. **Interesul industriei Uniunii**

(165) Măsurile antidumping vor avea un efect pozitiv pentru producătorii din Uniune, deoarece vor permite industriei Uniunii să își adapteze prețurile de vânzare pentru a acoperi costul de producție crescut. Prin urmare, industria Uniunii ar reveni la o situație sustenabilă, care i-ar permite să facă investiții în viitor, în special pentru a respecta cerințele sociale și de mediu.

(166) În absența măsurilor, industria Uniunii va continua să sufere un prejudiciu important și se preconizează că situația sa financiară, îndeosebi în ceea ce privește profitabilitatea, randamentul investițiilor și fluxul de lichidități, se va înrăutăți și mai mult, în special având în vedere creșterea importurilor care fac obiectul unui dumping din țara în cauză, care a continuat după perioada de investigație, amenințându-i viabilitatea.

7.2. **Interesul importatorilor neafiliați și al utilizatorilor**

(167) La deschiderea investigației, au fost contactați importatorii. Cu toate acestea, niciunul dintre aceștia nu a cooperat la investigație.

(168) În ceea ce privește utilizatorii, au cooperat doi producători de automobile și asociația producătorilor de automobile („ACEA").

(169) Producătorii de automobile sunt clienții industriei de roți din aluminiu a Uniunii. Aceștia se aprovizionează deja de la industria Uniunii pentru aproximativ 70 % din necesarul lor de roți din aluminiu. Importurile din țara în cauză au avut o cotă de piață de 3,9 % pe piața Uniunii în perioada de investigație, iar importurile din alte țări terțe au deținut o cotă de piață de 25,5 %, cu niveluri ale prețurilor mai ridicate decât cele ale industriei Uniunii. Prin urmare, producătorii de automobile au și alte surse de aprovizionare, pe lângă industria Uniunii și Maroc. Acest lucru a fost confirmat, de asemenea, de faptul că achizițiile de roți din aluminiu din Maroc au reprezentat aproximativ 30 % din totalul achizițiilor de roți din aluminiu ale celor doi utilizatori în cursul perioadei de investigație. În plus, pe baza datelor celor doi utilizatori care au furnizat răspunsuri la chestionar, roțile din aluminiu au reprezentat aproximativ 0,5 % din costul lor de producție. În consecință, Comisia a concluzionat în mod provizoriu că impactul măsurilor privind roțile din aluminiu este redus pentru producătorii de automobile.

(170) ACEA a susținut că importurile din Maroc au răspuns nevoilor strategice ale producătorilor de automobile din Uniune pe care producătorii de roți din aluminiu din Uniune nu le pot satisface, întrucât aleg în mod deliberat să nu își crească capacitățile de producție. Prin urmare, producătorii de automobile nu au altă opțiune decât să își diversifice sursele de aprovizionare, inclusiv să se bazeze pe diferite surse de importuri.

(171) Astfel cum se menționează în considerentul 40, industria roților din aluminiu a Uniunii este un furnizor al producătorilor de automobile, iar activitatea acestora depinde de licitațiile acordate de aceste societăți mari. Desemnarea furnizorilor de roți din aluminiu și, prin urmare, livrările efective de roți au loc cu mai mulți ani înainte de producția de automobile, ceea ce ar trebui să acorde timp industriei roților din aluminiu pentru a-și ajusta producția industrială. Dacă este nevoie, industria roților din aluminiu a Uniunii și-ar putea spori capacitatea într-un termen relativ scurt, deoarece investiția necesară nu vizează cuptoarele sau cabinele de vopsire, ci utilajele de turnare care pot fi instalate cu ușurință. Prin urmare, dacă producătorii de roți din aluminiu din Uniune nu au investit în capacități de producție suplimentare, acest lucru s-a datorat mai degrabă lipsei unor contracte viitoare suficiente din partea producătorilor de automobile. Astfel, industria Uniunii nu a avut suficiente stimulente pentru a investi în capacități suplimentare în absența unei creșteri previzibile a cererii pentru producția sa. În plus, consumul la nivelul Uniunii a fost de 64,31 de milioane de unități în perioada de investigație. Capacitatea totală a industriei Uniunii a fost de 61,29 de milioane de unități, în timp ce producția totală a Uniunii a fost de 48,75 de milioane de unități în perioada de investigație, iar exporturile industriei Uniunii au fost de 2,71 de milioane de unități. În consecință, industria Uniunii dispune deja de o capacitate de producție suficientă pentru a acoperi aproape întreaga cerere de roți din aluminiu a Uniunii. În consecință, afirmația a fost respinsă.

(172) ACEA a susținut că industria roților din aluminiu a Uniunii nu a îndeplinit cerințele privind capacitatea neutilizată stabilite de producătorii de automobile (industria Uniunii a raportat un grad ridicat de utilizare a capacității de producție, de peste 95 %) și a obligat producătorii de automobile să își diversifice sursele de aprovizionare, în special din Maroc.

(173) Comisia a observat că nu a fost furnizat niciun element de probă care să demonstreze că industria roților din aluminiu a Uniunii a pierdut licitații din cauza unei probleme legate de capacitatea sa de producție sau că nu a reușit să livreze roți din aluminiu în urma unor comenzi comerciale ale producătorilor de automobile. În plus, gradul de utilizare a capacității de producție stabilit pentru perioada de investigație a fost de 80 %. Prin urmare, afirmația a fost respinsă.

(174) ACEA a susținut că efectele pandemiei de COVID-19 au perturbat lanțurile de aprovizionare, iar producătorii de automobile au fost pe deplin afectați de pandemie, înregistrând o pierdere totală de 4,2 milioane de vehicule, ceea ce reprezintă 22,9 % din producția din 2019 a Uniunii. Profitabilitatea producătorilor de automobile a fost diminuată. Acest lucru a afectat în mod similar și furnizorii de autovehicule.

(175) Comisia a observat că majoritatea producătorilor de automobile au raportat pentru exercițiul financiar 2021 profituri care au depășit procentul obișnuit raportat în anii precedenți ([21]).

(176) Nu există alte informații la dosar care să arate că măsurile ar avea un impact negativ semnificativ asupra utilizatorilor, care ar depăși impactul pozitiv asupra industriei Uniunii.

([21]) Notă la dosar privind rapoartele anuale pentru anul 2021 publicate de unii producători de automobile.

7.3. **Concluzie privind interesul Uniunii**

(177) Pe baza celor de mai sus, Comisia a stabilit în mod provizoriu că nu există motive imperioase care să conducă, în această etapă a investigației, la concluzia că instituirea unor măsuri în cazul importurilor de roți din aluminiu originare din Maroc nu ar fi în interesul Uniunii.

8. **MĂSURI ANTIDUMPING PROVIZORII**

(178) Potrivit concluziilor la care a ajuns Comisia cu privire la existența unui dumping, la prejudiciu, la legătura de cauzalitate, la nivelul măsurilor și la interesul Uniunii, este necesar să se instituie măsuri provizorii pentru a împiedica agravarea prejudiciului cauzat industriei Uniunii de importurile care fac obiectul unui dumping.

(179) Pe baza informațiilor de mai sus, nivelurile taxei antidumping provizorii, exprimate pe baza prețului CIF la frontiera Uniunii, înainte de vămuire, ar trebui să fie după cum urmează:

Țara	Societatea	Taxa antidumping provizorie
Maroc	HANDS 8 S.A.	8,0 %
	Toate celelalte societăți	16,5 %

(180) Nivelul individual al taxei antidumping pentru fiecare societate specificat în prezentul regulament a fost stabilit pe baza constatărilor prezentei investigații. Prin urmare, el reflectă situația constatată în cazul societății respective în cursul prezentei investigații. Acest nivel al taxei se aplică exclusiv importurilor de produs în cauză originar din țara în cauză și fabricat de entitatea juridică menționată. Importurile de produs în cauză fabricat de orice altă societate care nu este menționată în mod specific în partea dispozitivă a prezentului regulament, inclusiv de entitățile afiliate societăților menționate în mod specific, trebuie să facă obiectul taxei aplicabile „tuturor celorlalte societăți”. Acestora nu trebuie să li se aplice niciunul dintre nivelurile individuale ale taxei antidumping.

(181) Pentru a asigura o aplicare corespunzătoare a taxelor antidumping, taxa antidumping pentru toate celelalte societăți trebuie să se aplice nu doar producătorilor-exportatori care nu au cooperat în cadrul prezentei investigații, ci și producătorilor care nu au avut exporturi în Uniune în cursul perioadei de investigație.

(182) Pentru a reduce la minimum riscurile de circumvenție ca urmare a diferenței dintre nivelurile taxei, sunt necesare măsuri speciale de asigurare a aplicării taxelor antidumping individuale. Societățile supuse unor taxe antidumping individuale trebuie să prezinte autorităților vamale ale statelor membre o factură comercială valabilă. Factura trebuie să respecte cerințele prevăzute la articolul 1 alineatul (3) din prezentul regulament. Importurile care nu sunt însoțite de respectiva factură trebuie să facă obiectul taxei antidumping aplicabile „tuturor celorlalte societăți”.

(183) Deși prezentarea acestei facturi este necesară pentru ca autoritățile vamale ale statelor membre să aplice importurilor nivelurile individuale ale taxei antidumping, ea nu este singurul element care trebuie luat în considerare de către autoritățile vamale. Într-adevăr, chiar dacă le este prezentată o factură care îndeplinește toate cerințele prevăzute la articolul 1 alineatul (3) din prezentul regulament, autoritățile vamale ale statelor membre trebuie să își efectueze verificările uzuale și pot, la fel ca în toate celelalte cazuri, să solicite documente suplimentare (documente de expediere etc.) pentru a verifica exactitatea datelor conținute în declarație și pentru a asigura faptul că aplicarea ulterioară a taxei mai mici este justificată, în conformitate cu legislația vamală.

(184) În cazul în care exporturile uneia dintre societățile care beneficiază de niveluri individuale ale taxei mai scăzute cresc semnificativ în volum după instituirea măsurilor în cauză, s-ar putea considera că o astfel de creștere în volum constituie ea însăși o modificare a configurației schimburilor comerciale, modificare datorată instituirii măsurilor în sensul articolului 13 alineatul (1) din regulamentul de bază. În astfel de circumstanțe și numai în cazul în care sunt îndeplinite condițiile, poate fi deschisă o investigație anticircumvenție. O astfel de investigație poate examina, printre altele, necesitatea de a elimina nivelul (nivelurile) individual(e) al(e) taxei și, prin urmare, instituirea unei taxe la nivel național.

(185) Datele statistice privind roțile din aluminiu sunt exprimate în mod frecvent în număr de unități. Cu toate acestea, în Nomenclatura combinată prevăzută în anexa I la Regulamentul (CEE) nr. 2658/87 al Consiliului ([22]) privind Nomenclatura tarifară și statistică și Tariful vamal comun nu este definită nicio unitate de măsură suplimentară pentru roțile din aluminiu. Prin urmare, este necesar ca, pentru importurile de produs în cauză, să figureze în declarația de punere în liberă circulație nu doar greutatea în kg sau tone, ci și numărul de unități importate.

9. **ÎNREGISTRAREA**

(186) Astfel cum s-a menționat în considerentul 3, Comisia a impus obligativitatea înregistrării pentru importurile de produs în cauză. Înregistrarea a avut scopul de a colecta, eventual, taxe în mod retroactiv, în conformitate cu articolul 10 alineatul (4) din regulamentul de bază.

(187) Având în vedere constatările din etapa provizorie, este necesar ca înregistrarea importurilor să fie întreruptă.

(188) În etapa actuală a procedurii, nu s-a luat nicio decizie privind posibila aplicare retroactivă a unor măsuri antidumping.

10. **INFORMAȚII ÎN ETAPA PROVIZORIE**

(189) În conformitate cu articolul 19a din regulamentul de bază, Comisia a informat părțile interesate cu privire la instituirea planificată a unor taxe provizorii. Această informație a fost pusă, de asemenea, la dispoziția publicului larg prin intermediul site-ului DG TRADE. Părților interesate li s-a acordat un termen de trei zile lucrătoare pentru a transmite observații privind acuratețea calculelor care le-au fost comunicate în mod specific. Nu s-au primit astfel de observații. Observațiile formulate în urma informării prealabile cu privire la alte aspecte ale investigației, care nu au legătură cu acuratețea calculelor, vor fi luate în considerare în etapa definitivă a investigației.

11. **DISPOZIȚIE FINALĂ**

(190) În interesul unei bune administrări, Comisia va invita părțile interesate să prezinte observații scrise și/sau să solicite o audiere cu Comisia până la un termen stabilit. Părțile interesate pot solicita, de asemenea, o audiere cu consilierul-auditor pentru proceduri comerciale.

(191) Constatările privind instituirea taxelor provizorii sunt provizorii și pot fi modificate în etapa finală a investigației,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

(1) Se instituie o taxă antidumping provizorie la importurile de roți din aluminiu pentru autovehiculele încadrate la pozițiile tarifare 8701-8705, cu sau fără accesoriile acestora, având sau nu pneuri montate, încadrate în prezent la codurile NC ex 8708 70 10 și ex 8708 70 50 (coduri TARIC: 8708 70 10 15, 8708 70 10 50, 8708 70 50 15 și 8708 70 50 50) și originare din Maroc.

(2) Nivelurile taxei antidumping provizorii aplicabile prețului net franco frontiera Uniunii, înainte de vămuire, al produsului descris la alineatul (1) și fabricat de societățile menționate în continuare se stabilesc după cum urmează:

Țara	Societatea	Taxa antidumping provizorie	Cod adițional TARIC
Maroc	HANDS 8 S.A.	8,0 %	C873
	Toate celelalte societăți	16,5 %	C999

([22]) Regulamentul (CEE) nr. 2658/87 al Consiliului din 23 iulie 1987 privind Nomenclatura tarifară și statistică și Tariful vamal comun (JO L 256, 7.9.1987, p. 1).

(3) Aplicarea nivelului individual al taxei specificat pentru societatea menționată la alineatul (2) este condiționată de prezentarea la autoritățile vamale ale statelor membre a unei facturi comerciale valabile, pe care trebuie să figureze o declarație datată și semnată de un reprezentant oficial al entității care emite respectiva factură, identificat prin numele și funcția acestuia, redactată după cum urmează: „*Subsemnatul (subsemnata) certific faptul că (volumul) de (produs în cauză) vândut pentru export în Uniunea Europeană, vizat de prezenta factură, a fost produs de către (denumirea și adresa societății) (cod adițional TARIC) în Maroc. Declar că informațiile din prezenta factură sunt complete și corecte*". În cazul în care nu se prezintă o astfel de factură, se aplică taxa stabilită pentru „toate celelalte societăți".

(4) Punerea în liberă circulație în Uniune a produsului menționat la alineatul (1) este condiționată de depunerea unei garanții echivalente cu valoarea taxei provizorii.

(5) În cazul în care se prezintă o declarație de punere în liberă circulație privind produsul menționat la alineatul (1), numărul de unități din produsul importat se înscrie în câmpul relevant al declarației respective, fără a aduce atingere unității suplimentare definite în Nomenclatura combinată.

(6) Dacă nu se precizează altfel, se aplică dispozițiile în vigoare referitoare la taxele vamale.

Articolul 2

(1) Părțile interesate transmit Comisiei observații scrise cu privire la prezentul regulament în termen de 15 zile calendaristice de la data intrării în vigoare a prezentului regulament.

(2) Părțile interesate care doresc o audiere cu Comisia trebuie să formuleze o cerere în acest sens în termen de cinci zile calendaristice de la data intrării în vigoare a prezentului regulament.

(3) Părțile interesate care doresc o audiere cu consilierul-auditor pentru proceduri comerciale trebuie să formuleze o cerere în acest sens în termen de cinci zile calendaristice de la data intrării în vigoare a prezentului regulament. Consilierul-auditor examinează cererile depuse după acest termen și poate decide să le accepte, dacă este cazul.

Articolul 3

(1) Autoritățile vamale trebuie să întrerupă înregistrarea importurilor instituită în conformitate cu articolul 1 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2022/934.

(2) Datele colectate cu privire la produsele care au intrat în UE pentru consum cu cel mult 90 de zile înainte de data intrării în vigoare a prezentului regulament se păstrează până la intrarea în vigoare a unor posibile măsuri definitive sau încheierea prezentei proceduri.

Articolul 4

Prezentul regulament intră în vigoare în ziua următoare datei publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Articolul 1 se aplică pentru o perioadă de șase luni.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 14 iulie 2022.

Pentru Comisie
Președinta
Ursula VON DER LEYEN