

## II

(Ikke-lovgivningsmæssige retsakter)

## FORORDNINGER

## KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) 2017/109

af 23. januar 2017

om indførelse af en endelig antidumpingtold på importen af visse typer aluminiumshjul med oprindelse i Folkerepublikken Kina efter en udløbsundersøgelse i henhold til artikel 11, stk. 2, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/1036

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/1036 af 8. juni 2016 om beskyttelse mod subsidieret import fra lande, der ikke er medlemmer af Den Europæiske Union <sup>(1)</sup> (»grundforordningen«), særlig artikel 11, stk. 2, og

ud fra følgende betragtninger:

## A. SAGSFORLØB

## 1. Gældende foranstaltninger

- (1) Som følge af en antidumpingundersøgelse (»den oprindelige undersøgelse«) indførte Rådet ved gennemførelsesforordning (EU) nr. 964/2010 <sup>(2)</sup> en endelig antidumpingtold på importen af visse typer aluminiumshjul med oprindelse i Folkerepublikken Kina (»Kina« eller »det pågældende land«).
- (2) Foranstaltningerne tog form af en værditold på 22,3 % på importen fra Kina.

## 2. Anmodning om en udløbsundersøgelse

- (3) Efter offentliggørelsen af en meddelelse om det forestående udløb <sup>(3)</sup> af de gældende antidumpingforanstaltninger modtog Kommissionen en anmodning om indledning af en udløbsundersøgelse af foranstaltningerne over for Kina i henhold til artikel 11, stk. 2, i Rådets forordning (EF) nr. 1225/2009 <sup>(4)</sup>.
- (4) Anmodningen blev indgivet af Association of European Wheel Manufacturers (EUWA) (»ansøgeren«) på vegne af producenter, der tegner sig for over 25 % af den samlede EU-produktion af visse aluminiumshjul.
- (5) Anmodningen var begrundet med, at udløbet af foranstaltningerne sandsynligvis vil medføre fortsat dumping og fornyet skade for EU-erhvervsgrænsen.

<sup>(1)</sup> EUT L 176 af 30.6.2016, s. 21.

<sup>(2)</sup> Rådets gennemførelsesforordning (EU) nr. 964/2010 om indførelse af en endelig antidumpingtold og om endelig opkrævning af den midlertidige told på importen af visse aluminiumshjul med oprindelse i Folkerepublikken Kina (EUT L 282 af 28.10.2010, s. 1).

<sup>(3)</sup> Meddelelse om det forestående udløb af visse antidumpingforanstaltninger (EUT C 47 af 10.2.2015, s. 4).

<sup>(4)</sup> Rådets forordning (EF) nr. 1225/2009 af 30. november 2009 om beskyttelse mod dumpingimport fra lande, der ikke er medlemmer af Det Europæiske Fællesskab (EUT L 343 af 22.12.2009, s. 51). Denne forordning blev ophævet af grundforordningen.

### 3. Indledning af en udløbsundersøgelse

- (6) Kommissionen fastslog, at der forelå tilstrækkelige beviser til at berettigede indledningen af en udløbsundersøgelse, og offentliggjorde den 27. oktober 2015 en meddelelse i *Den Europæiske Unions Tidende* <sup>(1)</sup> (»indledningsmeddelelsen«) om indledning af en udløbsundersøgelse i henhold til artikel 11, stk. 2, i forordning (EF) nr. 1225/2009.

### 4. Undersøgelse

#### *Den nuværende undersøgelsesperiode og den betragtede periode*

- (7) Undersøgelsen af sandsynligheden for fortsat eller fornyet dumping og skade omfattede perioden fra den 1. oktober 2014 til den 30. september 2015 (»den nuværende undersøgelsesperiode« eller »NUP«). Undersøgelsen af de tendenser, der er relevante for vurderingen af sandsynligheden for fortsat eller fornyet skade, omfattede perioden fra den 1. januar 2012 til udgangen af den nuværende undersøgelsesperiode (»den betragtede periode«).

#### *Parter, som er berørt af undersøgelsen*

- (8) Kommissionen underrettede officielt ansøgerne, de andre kendte EU-producenter, de eksporterende producenter i Kina, kendte importører, brugere og forhandlere, som den vidste, var berørt af sagen, kendte sammenslutninger af EU-producenter og brugere samt repræsentanterne for de eksporterende lande om indledningen af udløbsundersøgelsen.
- (9) Interesserede parter, herunder producenter i Tyrkiet, fik mulighed for at give deres mening til kende skriftligt og anmode om at blive hørt mundtligt inden for den frist, der var fastsat i indledningsmeddelelsen. Alle interesserede parter, der anmodede herom og påviste, at der var særlige grunde til, at de burde høres, blev hørt.
- (10) Foreningen af Europæiske Automobilfabrikanter (»ACEA«) anmodede om en høring med høringskonsulenten i handelsprocedurer (»høringskonsulenten«). Høringen fandt sted den 5. december 2016.
- (11) Ansøgerne og de samarbejdsvillige tyrkiske eksporterende producenter i referencelandet anmodede om, at deres navne blev hemmeligholdt af frygt for eventuelle modforanstaltninger fra kunder eller konkurrenter. Kommissionen vurderede, at der var en reel mulighed for modforanstaltninger og accepterede at hemmeligholde ansøgernes og de samarbejdsvillige tyrkiske eksporterende producenters navne. For at sikre reel anonymitet blev de øvrige EU-producenters navne ligeledes hemmeligholdt for at undgå, at ansøgernes navne blev identificeret ved udledning.

#### *Stikprøveudtagning*

- (12) I indledningsmeddelelsen anførte Kommissionen, at den eventuelt ville udtage en stikprøve af interesserede parter i henhold til grundforordningens artikel 17.

#### *Stikprøveudtagning af eksporterende producenter i Kina*

- (13) For at afgøre, om det var nødvendigt at tage stikprøver og i bekræftende fald at udtage dem, bad Kommissionen alle kendte eksporterende producenter i Kina om at indsende de oplysninger, der var angivet i indledningsmeddelelsen. Kommissionen anmodede desuden Kinas faste repræsentation ved Den Europæiske Union om at finde frem til og/eller kontakte eventuelle andre eksporterende producenter, der kunne være interesseret i at deltage i undersøgelsen.
- (14) 21 eksporterende producenter i det pågældende land fremlagde de ønskede oplysninger og indvilligede i at indgå i stikprøven. I overensstemmelse med grundforordningens artikel 17, stk. 1, udtog Kommissionen en stikprøve bestående af fire grupper af eksporterende producenter ud fra den største angivne produktions- og eksportmængde, der med rimelighed kunne undersøges inden for den tid, der var til rådighed. De fire kinesiske

<sup>(1)</sup> Meddelelse om indledning af en udløbsundersøgelse af antidumpingforanstaltningerne vedrørende importen af visse aluminiumshjul med oprindelse i Folkerepublikken Kina (EUT C 355 af 27.10.2015, s. 8).

grupper af eksporterende producenter i stikprøven har således en årlig produktion på 80 mio. hjul, hvilket udgør omkring 70 % af alle samarbejdsvillige virksomheders/grupper af virksomheders samlede angivne produktions- og eksportmængde. I henhold til Eurostat tegner de fire grupper i stikprøven sig for omkring 40 % af den samlede kinesiske import til Unionen i den nuværende undersøgelsesperiode.

- (15) I overensstemmelse med grundforordningens artikel 17, stk. 2, blev alle berørte kendte eksporterende producenter og myndighederne i det pågældende land hørt om udtagningen af stikprøven. To eksporterende producenter fremsatte bemærkninger og anmodede om at blive inkluderet i stikprøven. De påpegede, at den foreløbige stikprøve ikke var tilstrækkelig repræsentativ, da de eksporterer større mængder til EU end to af de valgte grupper, og da der ikke var blevet taget hensyn til forskellene mellem aluminiumshjul til originaludstyringsfabrikanter («OEM») (primært bilfabrikanter) og eftermarkedssegmentet («AM») (f.eks. distributører, detailhandlere, værksteder og lignende) (se betragtning 28) ved udvælgelsen.
- (16) Efter Kommissionens opfattelse var den udvalgte stikprøve repræsentativ af de grunde, der er anført i betragtning 14 ovenfor. AM- versus OEM-salget indgik ikke i udvælgelseskriterierne, men tre af de fire grupper sælger under alle omstændigheder både AM- og OEM-hjul til EU. På baggrund af ovenstående blev den oprindelige stikprøve ikke ændret, og de to kinesiske eksporterende producenters krav blev afvist. Der blev ikke modtaget andre bemærkninger.

#### Stikprøveudtagning af EU-producenter

- (17) Kommissionen meddelte i indledningsmeddelelsen, at den havde udtaget en foreløbig stikprøve af EU-producenter. I overensstemmelse med grundforordningens artikel 17, stk. 1, udtog Kommissionen stikprøven på grundlag af den største repræsentative salgs- og produktionsmængde under hensyntagen til den geografiske fordeling. Stikprøven bestod af syv EU-producenter, der også var ansøgere. De EU-producenter, der indgik i stikprøven, tegnede sig for over 30 % af den samlede EU-produktion og omfattede både producenter på OEM- og AM-markedet. Kommissionen opfordrede alle interesserede parter til at fremsætte bemærkninger til den foreløbige stikprøve. Der blev ikke modtaget nogen bemærkninger inden for fristen, og den foreløbige stikprøve blev derfor godkendt. Stikprøven anses for at være repræsentativ for EU-erhvervsgrænsen.
- (18) En af parterne hævdede, at EU-producenternes anonymitet reelt ville forhindre parten i at udøve sin processuelle ret til at fremsætte bemærkninger til den foreløbige stikprøve. Som anført i betragtning 11 blev EU-producenternes anmodning om anonymitet anset for at være berettiget på grund af risikoen for modforanstaltninger fra kunder eller konkurrenter. Den pågældende part kom ikke med nogen argumenter eller oplysninger, der bestred de tilgængelige oplysninger, og påstanden blev derfor afvist.
- (19) Den 27. januar 2016 meddelte en af EU-producenterne i stikprøven Kommissionen, at denne ikke længere var i stand til at besvare spørgeskemaet. Den endelige stikprøve bestod således af seks EU-producenter. De tegnede sig fortsat for over 30 % af den samlede EU-produktion. Den endelige stikprøve blev derfor anset for at være repræsentativ for EU-erhvervsgrænsen.

#### Stikprøveudtagning af ikke forretningsmæssigt forbundne importører, spørgeskemaer og samarbejde

- (20) For at afgøre, om stikprøveudtagning var nødvendig og i bekræftende fald udtage en stikprøve, anmodede Kommissionen alle ikke forretningsmæssigt forbundne importører om at indberette de oplysninger, som der anmodes om i indledningsmeddelelsen.
- (21) 80 kendte importører/brugere blev kontaktet ved indledningen af undersøgelsen og blev opfordret til at gøre rede for deres aktiviteter og til at udfylde det stikprøveskema, der var vedlagt indledningsmeddelelsen, hvis det var relevant.
- (22) 11 virksomheder besvarede stikprøveskemaet. Seks af disse virksomheder angav, at de importerer aluminiumshjul fra Kina og videresælger dem i EU. De blev derfor indledningsvis betragtet som ikke forretningsmæssigt forbundne importører. I betragtning af det begrænsede antal virksomheder, blev det ikke anset for at være hensigtsmæssigt at foretage en stikprøveudtagning.

#### **Spørgeskemaer og kontrolbesøg**

- (23) Kommissionen indhentede og efterprøvede alle oplysninger, som den anså for nødvendige med henblik på at fastslå, om der var sandsynlighed for fortsat eller fornyet dumping med deraf følgende skade, og for at fastslå Unionens interesser.

- (24) Kommissionen sendte spørgeskemaer til de fire kinesiske eksporterende producenter/grupper af eksporterende producenter i stikprøven, de to producenter i referencelandet, de syv stikprøveudvalgte EU-producenter, de seks ikke forretningsmæssigt forbundne importører, som gav sig til kende under stikprøveudtagningen, de omkring 70 brugere i EU og de 28 leverandører af råmaterialer/udstyr til EU-erhvervsgrænsen i EU.
- (25) Der blev modtaget spørgeskemabesvarelser fra de fire eksporterende producenter/grupper af eksporterende producenter i stikprøven, to producenter i referencelandet, seks stikprøveudvalgte EU-producenter, fire ikke forretningsmæssigt forbundne importører, seks brugere og to leverandører i EU.
- (26) Kommissionen aflagde kontrolbesøg hos følgende virksomheder:
- a) EU-producenter:
- Der blev aflagt kontrolbesøg hos de seks stikprøveudvalgte EU-producenter <sup>(1)</sup>
- b) Importører/brugere:
- Inter Tyre Holland B.V., Moerdijk, Nederlandene
  - Bayerische Motoren Werke AG, München, Tyskland
  - FCA ITALY S.p.A, Torino, Italien
  - Opel Group GmbH, Rüsselsheim, Tyskland
- c) Eksporterende producenter i det pågældende land:
- Baoding Lizhong-gruppen (»Baoding«), herunder:
    - Baoding Lizhong Wheel Manufacturing Co., Ltd, Baoding, Hebei-provinsen, Kina
    - Tianjin Dicastal Wheel Manufacturing Co., Ltd, Tianjin, Kina
  - Dicastal-gruppen (»Dicastal«), herunder:
    - CITIC Dicastal Co., Ltd, Qinhuangdao, Hebei-provinsen, Kina
    - Dicastal Xinglong Wheel Co., Ltd, Qinhuangdao, Hebei-provinsen, Kina
    - Wuxi Dicastal Wheel Manufacturing Co. Ltd, Wuxi, Jiangsu-provinsen, Kina
  - Kunshan Lioho Liufeng-gruppen (»Lioho«), herunder:
    - Kunshan Liufeng Machinery Industry Co., Ltd, Kunshan, Jiangsu-provinsen, Kina
    - Liufeng Precision Machinery Co., Ltd, Kunshan, Jiangsu-provinsen, Kina
  - Zhejiang Wanfeng-gruppen (»Wanfeng«), herunder:
    - Zhejiang Wanfeng Auto Wheel Co. Ltd, Xinchang, Zhejiang-provinsen, Kina
    - Ultra Wheel Ningbo Co. Ltd, Ningbo, Zhejiang-provinsen, Kina.
- d) Producenter i landet med markedsøkonomi:
- Der blev aflagt kontrolbesøg hos de to samarbejdsvillige producenter i referencelandet, Tyrkiet.

## B. DEN PÅGÆLDENDE VARE OG SAMME VARE

### 1. Den pågældende vare

- (27) Den undersøgte vare er aluminiumshjul til motorkøretøjer henhørende under KN-kode 8701-8705 med eller uden tilbehør og med eller uden dæk med oprindelse i Kina (»den undersøgte vare« eller »aluminiumshjul«, i øjeblikket henhørende under KN-kode(r) ex 8708 70 10 og ex 8708 70 50 (Taric-kode 8708 70 10 10 og 8708 70 50 10).

<sup>(1)</sup> Som anført i betragtning 11 offentliggøres EU-producenternes navne ikke af fortrolighedshensyn.

- (28) Den pågældende vare sælges i EU via to distributionskanaler: til OEM-segmentet og AM-segmentet. I OEM-segmentet gennemfører bilfabrikanterne udbudsprocedurer vedrørende aluminiumshjul, og de er ofte involveret i udviklingen af nye hjul knyttet til deres varemærke. Både EU-producenter og kinesiske eksportører kan konkurrere om de samme udbud. I AM-sektoren designes, udvikles og varemærkes aluminiumshjul normalt af producenter af aluminiumshjul, som derefter videresælges til grossister, detailhandlere, tuningvirksomheder, bilværksteder mv.
- (29) Som i den oprindelige undersøgelse blev det fastslået, at selv om OEM- og AM- aluminiumshjul har forskellige distributionskanaler, har de samme fysiske og tekniske egenskaber og er substituerbare. De anses derfor for at være en og samme vare.

## 2. Samme vare

- (30) Det blev konstateret, at den undersøgte vare og aluminiumshjul, der fremstilles og sælges på hjemmemarkedet i Kina og på hjemmemarkedet i Tyrkiet, der blev valgt som referenceland, samt aluminiumshjul, der fremstilles og sælges i EU af EU-erhvervsgrenen, havde de samme grundlæggende fysiske, kemiske og tekniske egenskaber og anvendelsesformål.
- (31) Kommissionen konkluderede derfor, at disse varer er samme vare i henhold til grundforordningens artikel 1, stk. 4.

## C. SANDSYNLIGHEDEN FOR FORTSAT ELLER FORNYET DUMPING

- (32) I overensstemmelse med grundforordningens artikel 11, stk. 2, undersøgte Kommissionen først, om der var sandsynlighed for, at de eksisterende foranstaltningers udløb ville føre til fortsat eller fornyet dumping fra Kina.

### 1. Samarbejde med Kina

- (33) 21 virksomheder/grupper af virksomheder besvarede stikprøveskemaet. De samarbejdsvillige virksomheders angivne eksport af aluminiumshjul til EU var 1 601 591 enheder (17 473 ton)<sup>(1)</sup> i den nuværende undersøgelsesperiode, hvilket svarer til 72 % af den samlede importmængde af den undersøgte vare fra Kina registreret af Eurostat for den samme periode. De samarbejdsvillige virksomheders/grupper af virksomheders samlede angivne produktionskapacitet udgjorde 91,8 mio. enheder (1 001 538 ton), hvilket er omkring 43 % af den samlede anslåede kinesiske produktionskapacitet (212 mio. enheder). Yderligere oplysninger om Kinas produktionskapacitet findes i afsnit 3.1 nedenfor.

### 2. Dumping i den nuværende undersøgelsesperiode

#### a) Referenceland

- (34) I henhold til grundforordningens artikel 2, stk. 7, litra a), skulle den normale værdi fastsættes på grundlag af de priser, der var betalt eller skulle betales på hjemmemarkedet, eller den beregnede værdi i et passende tredjeland med markedsøkonomi (»referencelandet«).
- (35) I den oprindelige undersøgelse blev Tyrkiet anvendt som referenceland med henblik på at fastsætte den normale værdi for Kina. I indledningsmeddelelsen meddelte Kommissionen de interesserede parter, at den påtænkte at vælge Tyrkiet som et referenceland, og opfordrede de interesserede parter til at fremsætte bemærkninger. Det anførtes ligeledes i indledningsmeddelelsen, at andre lande, navnlig Thailand og Indonesien, også vil blive undersøgt.
- (36) En interesseret part gav udtryk for bekymring over Tyrkiet som referenceland ud fra den antagelse, at Tyrkiet har bilaterale aftaler med visse lande i Mellemøsten, hvorfra Tyrkiet kan importere aluminium uden toldafgifter, hvorimod europæiske virksomheder skal betale en told på import af aluminium på 7 %.

<sup>(1)</sup> EU-producenternes og de kinesiske producenters virksomhedsoplysninger angives i enheder. Importstatistikkerne er imidlertid kun tilgængelige i kg. For de fire kontrollerede grupper var gennemsnitsvægten pr. hjul for EU-salget 10,91 kg. Denne omregningsats anvendes i hele forordningen.

- (37) Den normale værdi, der fastsættes på grundlag af indenlandske priser og/eller producenterne i referencelandets omkostninger, skal sammenlignes med de kinesiske producenters eksportpriser og ikke med EU-erhvervsgrenens omkostninger. Den potentielle forskel mellem gældende toldafgifter på råmaterialer i et referenceland og EU er ikke relevant. Kommissionen har under alle omstændigheder fastslået, at der ikke er nogen væsentlig forskel mellem toldafgifterne på aluminium i Tyrkiet og Kina. Påstanden måtte derfor afvises.
- (38) For at undersøge alle muligheder for at vælge et passende referenceland underrettede Kommissionen Tyrkiets, Thailands, Indonesiens, Taiwans, Koreas og Malaysias <sup>(1)</sup> officielle repræsentationer om indledningen af udløbsundersøgelsen og anmodede dem om at oplyse Kommissionen om kendte producenter af aluminiumshjul i deres lande. Anmodninger om samarbejde blev fremsendt til alle kendte producenter i disse lande. Bortset fra to tyrkiske eksporterende producenter var der ingen samarbejdsvillige producenter.
- (39) Ud fra tilgængelige oplysninger har Tyrkiet den næststørste produktion af aluminiumshjul blandt de potentielle referencelande, og konkurrencen på det tyrkiske hjemmemarked er tilfredsstillende <sup>(2)</sup>. De to tyrkiske samarbejdsvillige eksporterende producenter havde den samme produktionsmetode som de kinesiske eksporterende producenter. Deres produktudvalg på det tyrkiske hjemmemarked kunne desuden sammenlignes med det produktudvalg, som de eksporterende kinesiske producenter sælger til EU.
- (40) På baggrund af ovenstående, og da der ikke var fremsat yderligere bemærkninger, konkluderede Kommissionen, at Tyrkiet er et passende referenceland i henhold til grundforordningens artikel 2, stk. 7, litra a).

b) Normal værdi

- (41) Oplysningerne modtaget fra de to samarbejdsvillige producenter i referencelandet blev brugt til at fastsætte den normale værdi.
- (42) I overensstemmelse med grundforordningens artikel 2, stk. 2, undersøgte Kommissionen først, om de samarbejdsvillige producenter i referencelandets samlede salg på hjemmemarkedet af samme vare til uafhængige kunder i den nuværende undersøgelsesperiode var repræsentativt. Til det formål blev deres samlede salgsmængder sammenlignet med den samlede mængde af den undersøgte vare, der blev eksporteret af de stikprøveudvalgte kinesiske eksporterende producenter til Unionen. På dette grundlag konkluderede Kommissionen, at den samme vare blev solgt på det tyrkiske hjemmemarked i repræsentative mængder.
- (43) Derefter identificerede Kommissionen de varettyper, som blev solgt på hjemmemarkedet af producenterne i referencelandet, som var identiske eller direkte sammenlignelige med de varettyper, der blev solgt til eksport til Unionen af de stikprøveudvalgte kinesiske eksporterende producenter. Kommissionen sammenlignede på grundlag af varetype de enkelte stikprøveudvalgte kinesiske eksporterende producenters salg på det tyrkiske marked med deres eksportsalg til EU. Denne sammenligning viste, at langt de fleste varettyper blev solgt i repræsentative mængder i Tyrkiet <sup>(3)</sup>.
- (44) Kommissionen undersøgte så, om hver type af den samme vare, der blev solgt på hjemmemarkedet af producenterne i referencelandet, kunne anses for at være solgt i normal handel, jf. grundforordningens artikel 2, stk. 4. Den normale værdi er baseret på den faktiske hjemmemarkedspris pr. varetype, uanset om salget er fortjenstgivende eller ej, hvis mængden af varen solgt til en nettopris, der svarer til eller ligger over de beregnede produktionsomkostninger, udgjorde mindst 80 % af den samlede salgsmængde, og hvor den vejede gennemsnitspris for den pågældende varetype svarede til eller lå over enhedsproduktionsomkostningerne. Undersøgelsen viste, at næsten hele salget var rentabelt med undtagelse af seks varettyper, der repræsenterede mindre end 0,01 % af det samlede tyrkiske salg.

<sup>(1)</sup> Disse lande tegnede sig sammen med Kina for over 97 % af den samlede import af aluminiumshjul i undersøgelsesperioden. Bosnien-Hercegovina, der tegner sig for 3 % af importen og er blandt disse 97 %, blev imidlertid ikke betragtet som et passende referenceland på grund af landets lille størrelse og lille antal producenter.

<sup>(2)</sup> Tyrkiet har som minimum otte kendte producenter af aluminiumshjul, der konkurrerer på det tyrkiske hjemmemarked. Tyrkiet har derudover en lav (4,5 %) toldsats på import af aluminiumshjul fra tredjelande, hvilket fremmer importen. I NUP eksporterede Kina alene omkring 843 926 enheder til Tyrkiet, hvilket udgør omkring halvdelen af den kinesiske import til EU i samme periode.

<sup>(3)</sup> Med hensyn til Baoding-gruppen blev det konstateret, at alle varettyper solgt på det tyrkiske marked var repræsentative. Med hensyn til de andre grupper blev det konstateret, at i alt seks varettyper svarende til under 0,12 % af det samlede tyrkiske salg ikke var repræsentative.

- (45) Endelig identificerede Kommissionen de varettyper, som blev eksporteret fra Kina til Unionen, og som ikke blev solgt på det tyrkiske hjemmemarked, og beregnede den normale værdi på grundlag af grundforordningens artikel 2, stk. 3 og 6. For at beregne den normale værdi for disse varettyper anvendte Kommissionen de gennemsnitlige produktionsomkostninger for de mest sammenlignelige varettyper, der fremstilles af producenten i referencelandet med et rimeligt tillæg til dækning af salgs- og administrationsomkostninger og andre generalomkostninger (»SA&G«) samt fortjeneste svarende til det vejede gennemsnit af de beløb, som producenterne i referencelandet havde på hjemmemarkedssalget af samme vare i normal handel i den nuværende undersøgelsesperiode.

c) Eksportpris

- (46) De fire stikprøveudvalgte grupper af eksporterende producenter eksporterede til Unionen enten direkte til uafhængige kunder eller gennem forretningsmæssigt forbundne virksomheder, der fungerede som forhandlere.
- (47) I de tilfælde, hvor de eksporterende producenter <sup>(1)</sup> eksporterede den undersøgte vare direkte til uafhængige kunder i Unionen, blev eksportprisen i overensstemmelse med grundforordningens artikel 2, stk. 8, fastsat på grundlag af de priser, der faktisk var betalt eller skulle betales ved eksportsalg til Unionen.
- (48) I de tilfælde, hvor de eksporterende producenter eksporterede den undersøgte vare til EU gennem forretningsmæssigt forbundne virksomheder <sup>(2)</sup>, blev eksportprisen beregnet på grundlag af den pris, hvortil de indførte varer første gang videresælges til en uafhængig køber, i overensstemmelse med grundforordningens artikel 2, stk. 9. Prisen blev derfor justeret ved at fratække den forretningsmæssigt forbundne forhandlers SA&G-omkostninger og en rimelig fortjenstmargen.

d) Sammenligning

- (49) Kommissionen sammenlignede den normale værdi og de stikprøveudvalgte eksporterende producenters eksportpris på grundlag af priserne ab fabrik. I tilfælde, hvor det var begrundet i behovet for at sikre en rimelig sammenligning, justerede Kommissionen den normale værdi og/eller eksportprisen for forskelle, der påvirkede priserne og prisernes sammenlignelighed, jf. grundforordningens artikel 2, stk. 10.
- (50) Med hensyn til producenterne i referencelandets indenlandske priser blev der foretaget justeringer for indenlandske transportomkostninger, kreditomkostninger, håndteringsomkostninger, emballeringsomkostninger og provisioner. Med hensyn til de stikprøveudvalgte eksporterende producenters eksportpriser blev der foretaget justeringer for transport, forskning, håndtering, kreditomkostninger, bankgebyrer, emballeringsomkostninger, importafgifter, toldafgifter og provisioner.

e) Dumpingmargen

- (51) Kommissionen sammenlignede den vejede gennemsnitlige normale værdi for hver type af samme vare i referencelandet med den vejede gennemsnitlige eksportpris for den tilsvarende type af den undersøgte vare for hver samarbejdsvillig gruppe i stikprøven, jf. grundforordningens artikel 2, stk. 11 og 12.
- (52) På dette grundlag udgør de vejede gennemsnitlige dumpingmargener følgende i procent af cif-prisen, Unionens grænse, ufortoldet:

| Virksomhed       | Dumpingmargen (%) |
|------------------|-------------------|
| Baoding-gruppen  | 21,1              |
| Dicastal-gruppen | 8,9               |
| Lioho-gruppen    | 25,9              |
| Wanfeng-gruppen  | 23,2              |

<sup>(1)</sup> Baoding- og Dicastal-gruppernes samlede salg og størsteparten af Wanfeng-gruppens salg.

<sup>(2)</sup> Den britiske Wanfeng-gruppens og Lioho-gruppens salg.

f) Konklusion om dumping i den nuværende undersøgelsesperiode

- (53) Kommissionen konkluderede, at kinesiske eksporterende producenter fortsat eksporterede aluminiumshjul (om end en lavere mængde end i den oprindelige undersøgelse) til EU til dumpingpriser i den nuværende undersøgelsesperiode.

### 3. Bevis for sandsynlighed for fortsat dumping

- (54) Kommissionen undersøgte endvidere, om der var en sandsynlighed for fortsat dumping, hvis foranstaltningerne udløber. I den forbindelse undersøgte Kommissionen den kinesiske produktionskapacitet og uudnyttede kapacitet, kinesiske eksportørers adfærd på andre markeder, situationen på hjemmemarkedet i Kina og EU-markedets tiltrækningskraft.

#### 3.1. Produktionskapacitet og uudnyttet kapacitet i Kina

- (55) I »Global China Automotive Wheel Industry Report 2012/2013« anslås den samlede tilgængelige kapacitet i Kina til produktion af aluminiumshjul til 180 mio. enheder, og da der kun blev solgt 120 mio. enheder, var den uudnyttede kapacitet således 60 mio. enheder <sup>(1)</sup> ved udgangen af 2012.
- (56) De 21 samarbejdsvillige kinesiske eksporterende producenters samlede angivne produktionskapacitet er 91 804 845 enheder, og deres gennemsnitlige angivne kapacitetsudnyttelsesgrad er 87 %, dvs. en uudnyttet kapacitet på omkring 12 mio. enheder.
- (57) Disse tal repræsenterer imidlertid kun en del af Kinas samlede produktionskapacitet og uudnyttede kapacitet. Ud over de 21 samarbejdsvillige virksomheder afdækkede undersøgelsen mindst 67 <sup>(2)</sup> — men ifølge nogle kilder sandsynligvis flere hundrede <sup>(3)</sup> — yderligere producenter af aluminiumshjul i Kina. Kommissionen fandt en række offentligt tilgængelige oplysninger om 28 af disse virksomheders produktionskapacitet <sup>(4)</sup>. Der er ingen offentligt tilgængelige oplysninger om de resterende 39 virksomheder, men resultaterne af undersøgelsen tyder på, at de har en kapacitet på mellem 300 000 til 6 mio. enheder/år <sup>(5)</sup>.
- (58) De 21 samarbejdsvillige virksomheders gennemsnitlige produktionskapacitet er over 4,3 mio. enheder om året. De yderligere 28 virksomheder, for hvilke der foreligger offentligt tilgængelige oplysninger, har en gennemsnitlig produktionskapacitet på 1,8 mio. enheder/år. På grundlag af dette gennemsnit på 1,8 mio. enheder for de resterende 39 virksomheder anslog Kommissionen en yderligere produktionskapacitet på 121 mio. enheder. Da disse virksomheder ikke samarbejdede i forbindelse med undersøgelsen, er der ingen oplysninger om deres uudnyttede kapacitet. På grundlag af de bedst mulige foreliggende faktiske oplysninger og kapacitetsudnyttelsesgraden på 70 % angivet i »Global and China Automotive Wheel Industry Report 2012/2013« <sup>(6)</sup> anslog Kommissionen en yderligere uudnyttet kapacitet på 36 mio. enheder. Ved at sammenlægge de 12 og 36 mio. enheder konstaterede Kommissionen, at Kina har en årlig uudnyttet produktionskapacitet for aluminiumshjul på mindst 48 mio. enheder.
- (59) En interesseret part påstod, at den kinesiske produktionskapacitet er fuldt udnyttet. I deres bemærkninger henviste parterne til spørgeskemabesvareelserne fra tre stikprøveudvalgte grupper af eksporterende producenter og til en præsentation fremlagt af det kinesiske handelskammer for import og eksport af maskiner og elektroniske produkter (CCCME). Ifølge de interesserede parter fremgår det heraf, at der ikke er nogen uudnyttet kapacitet i Kina.

<sup>(1)</sup> »Ved udgangen af 2012 nærmede Kinas kapacitet til produktion af aluminiumshjul sig 180 mio. enheder, salgsmængden udgjorde over 120 mio. enheder, og kapacitetsudnyttelsen var over 70 %.« Uddrag af »Global and China Automotive Wheel Industry Report 2012/2013« findes på: <http://www.prnewswire.com/news-releases/global-and-china-automotive-wheel-industry-report-2012-2013-204706201.html>.

<sup>(2)</sup> Der er en liste over virksomheder i det åbne dossier.

<sup>(3)</sup> I det offentligt tilgængelige uddrag af »Global and China Automotive Wheel Industry Report 2013-2014« henvises til mindst 110 eksportorienterede SMV-hjulproducenter, og der er således yderligere producenter, som udelukkende leverer til hjemmemarkedet. <http://www.reportsnreports.com/reports/287067-global-and-china-automotive-wheel-industry-report-2013-2014.html>.

<sup>(4)</sup> Der var oplysninger om produktionskapacitet på virksomhedens egne websteder og på kommercielle salgssteder såsom <http://www.made-in-china.com/> eller [www.tradeee.com](http://www.tradeee.com).

<sup>(5)</sup> 300 000 enheder/år var den mindste angivne kapacitet blandt de 21 samarbejdsvillige producenter. Resultaterne af undersøgelsen viser endvidere, at et produktionsanlæg skal have en kapacitet på mindst 300 000 enheder om året for at være økonomisk bæredygtigt. De største produktionsanlæg omfattet af undersøgelsen havde en kapacitet på 6 mio. enheder/år.

<sup>(6)</sup> <http://www.prnewswire.com/news-releases/global-and-china-automotive-wheel-industry-report-2012-2013-204706201.html>. Denne udnyttelsesgrad på 70 % kan betragtes som et konservativt skøn. Det er et gennemsnitligt skøn for hele Kina, herunder for de samarbejdsvillige virksomheder med bekræftede højere udnyttelsesgrader (87 %), hvilket tyder på, at de ikke-samarbejdsvillige virksomheders kapacitetsudnyttelsesgrad sandsynligvis er endnu lavere.



- (60) Som svar på denne påstand skal det bemærkes, at der blev taget behørigt hensyn til spørgeskemabesvareelserne (som ændret efter kontrol) ved beregningen af den uudnyttede kapacitet. Som allerede anført i betragtning 57 ovenfor repræsenterer dataene fra de stikprøveudvalgte grupper imidlertid kun en del af produktionskapaciteten i Kina. Den samlede kapacitet og kapacitetsudnyttelsesgrad for hele Kina blev derfor beregnet på grundlag af de foreliggende faktiske oplysninger, jf. betragtning 57 ovenfor. Tallene i CCCME-præsentationen er udokumenterede, idet der som kilde blot henvises til »China Association of Automobile Manufacturers« uden specifik henvisning til offentligt tilgængelige oplysninger. Denne påstand blev derfor afvist.
- (61) Efter fremlæggelsen af oplysninger hævdede denne interesserede part, at Kommissionen overvurderede den kinesiske kapacitet til produktion af aluminiumshjul stærkt og samtidig undervurderede udnyttelsesgraderne. Den interesserede part anførte navnlig, at Kommissionen i lyset af den kinesiske erhvervsgrens store samarbejdsvilje og stikprøveudtagningen af de samarbejdsvillige eksporterende producenter udelukkende burde have baseret sig på dataene fra de samarbejdsvillige eksporterende producenter og CCCME ved beregningen af produktionsmængder og den uudnyttede kapacitet i Kina. Kommissionen burde desuden have ekstrapoleret resultaterne vedrørende virksomhederne i stikprøven og således have anvendt en kapacitetsudnyttelsesgrad på 99 % i OEM-segmentet og en kapacitetsudnyttelsesgrad på 90 % for den kinesiske aluminiumshjulsindustri generelt. En anden interesseret part anmodede desuden Kommissionen om at præcisere, hvordan den specifikt beregnede den uudnyttede kapacitet i OEM-segmentet.
- (62) En interesseret part påpegede endvidere, at Kommissionen ved beregningen af den samlede produktion af aluminiumshjul i Kina burde have baseret sig på oplysningerne fra CCCME (175 mio. enheder), hvilket er i overensstemmelse med de 180 mio. enheder anslået i industrirapporten, jf. betragtning 55. Den interesserede part påstod desuden, at Kommissionen aldrig havde opfordret CCCME til at præcisere de oplysninger, handelskammeret har fremlagt vedrørende produktionskapacitet og udnyttelsesgrader.
- (63) Den samme interesserede part hævdede endvidere, at de offentligt tilgængelige oplysninger om en del af de af Kommissionen identificerede ikke-samarbejdsvillige virksomheders kapacitet, ikke var pålidelige. Den interesserede part anfægtede også begrundelsen for at antage, at de ikke-samarbejdsvillige virksomheder, som der ikke forelå oplysninger om, havde en kapacitet på 1,8 mio. enheder. Endelig hævdede den interesserede part desuden, at kapacitetsudnyttelsesgraden på 70 % anvendt til at anslå deres uudnyttede kapacitet er ubegrundet og for bredt defineret til at være af relevans for EU-markedet.
- (64) Som svar på disse påstande bemærkede Kommissionen, at den har baseret sig på de verificerede data fra de eksporterende producenter i stikprøven og på de angivne data fra de samarbejdsvillige virksomheder. Som nævnt i betragtning 56 ovenfor beregnede Kommissionen de samarbejdsvillige virksomheders uudnyttede kapacitet på grundlag af oplysningerne fra virksomhederne og nåede frem til en udnyttet kapacitet på 12 mio. enheder og en kapacitetsudnyttelsesgrad på 87 %<sup>(1)</sup>. De samarbejdsvillige virksomheders angivne produktionskapacitet blev ligeledes anvendt, dvs. 91 804 845 enheder.
- (65) Det er samtidig ligeledes blevet anført i betragtning 57, at disse tal kun dækker over en del af Kinas samlede produktionskapacitet og uudnyttede kapacitet. De fire stikprøveudvalgte virksomheders samlede produktionsmængde udgør kun 33 % af den samlede anslåede produktionsmængde i Kina<sup>(2)</sup>. Af denne grund og for at danne sig et samlet billede måtte Kommissionen undersøge de tilgængelige oplysninger vedrørende hele Kina. I denne forbindelse skal det bemærkes, at CCCME i modsætning til den interesserede parts påstand blev underrettet om, at handelskammerets oplysninger om den kinesiske produktionskapacitet og kapacitetsudnyttelsesgrad ikke kunne tages i betragtning, fordi de ikke var underbygget af dokumentation. CCCME fik mulighed for at fremlægge støttedokumentation, hvilket handelskammeret imidlertid ikke gjorde. Derfor fastholdes konklusionen om, at oplysningerne fra CCCME om den kinesiske produktionskapacitet og kapacitetsudnyttelsesgrad ikke kan anvendes.
- (66) Påstanden om, at man burde anvende de kapacitetsudnyttelsesgrader, der blev konstateret i de fire stikprøveudvalgte grupper, på en lang række ikke-samarbejdsvillige virksomheder, kan heller ikke accepteres. For det første er det rimeligt at antage, at de større producentgrupper (som udgør stikprøven) opererer med betydeligt højere kapacitetsudnyttelsesgrader end de mindre producenter, som udgør størstedelen af de ikke-samarbejdsvillige

(1) De fire stikprøveudvalgte virksomheders kapacitetsudnyttelsesgrad blev beregnet til 89 % og ikke til 99 %, som den interesserede part påstod.

(2) Procentdelen er baseret på det ændrede skøn over produktionskapaciteten i Kina på baggrund af bemærkningerne om de offentligt tilgængelige oplysninger for en række af de ikke-samarbejdsvillige virksomheder, jf. betragtning 68 og 69 nedenfor. De 21 samarbejdsvillige virksomheders samlede angivne produktionskapacitet udgør 48 % af den samlede anslåede kinesiske produktionskapacitet.

virksomheder <sup>(1)</sup>. For det andet lå de konstaterede kapacitetsudnyttelsesgrader for de fire stikprøveudvalgte grupper i 2012 (89 %) betydeligt højere end det landsdækkende skøn i »Global and China Automotive Wheel Industry Report 2012/2013« for den samme periode (70 %). Forskellen mellem de to tal viser, at oplysningerne fra de fire stikprøveudvalgte grupper — selv om de accepteres og anvendes til deres konklusioner på virksomhedsniveau — ikke kan betragtes som repræsentative for resten af Kina.

- (67) Som svar på påstanden i betragtning 61 præciseres det, at produktionskapaciteten og kapacitetsudnyttelsesgraderne ikke kan fastslås særskilt for OEM- og AM-segmentet. OEM- og AM-hjul produceres ofte af de samme producenter og kan produceres på samme maskiner, hvilket gør det umuligt at adskille de relevante tal. Dette er også blevet bekræftet i den oprindelige undersøgelse, hvor både produktionskapaciteten og kapacitetsudnyttelsen blev fastsat uden at opdele to segmenter <sup>(2)</sup>.
- (68) Kommissionen analyserede nøje påstandene og den dokumentation, der blev forelagt, vedrørende de offentligt tilgængelige oplysninger om de identificerede ikke-samarbejdsvillige virksomheders kapacitet. På denne baggrund blev den interesserede parts påstand accepteret for 11 virksomheder <sup>(3)</sup>. De nu 31 virksomheder, for hvilke der foreligger offentligt tilgængelige oplysninger, har således en gennemsnitlig produktionskapacitet på 1,67 mio. enheder/år. Ved ekstrapolering af dette gennemsnit til de 28 resterende virksomheder blev de identificerede ikke-samarbejdsvillige virksomheders samlede kapacitet anslået til 98,4 mio. enheder. Hvis denne kapacitet sammenlægges med de samarbejdsvillige virksomheders produktionskapacitet (91,8 mio. enheder), udgør den årlige kinesiske produktion mindst 190 mio. enheder. Resultaterne sammenfattes i nedenstående tabel:

Tabel 1

| Virksomhedstype   | Antal berørte virksomheder | Produktionskapacitet (enheder) | Udnyttet kapacitet (enheder) |
|---|----------------------------|--------------------------------|------------------------------|
| Alle samarbejdsvillige virksomheder   | 21                         | 91 804 845                     | 12 355 052                   |
| (heraf stikprøveudvalgte)   | 4                          | 62 589 289                     |                              |
| Identificerede ikke-samarbejdsvillige virksomheder, for hvilke der er offentligt tilgængelige oplysninger om kapacitet      | 31                         | 51 700 000                     | 15 510 000                   |
| Identificerede ikke-samarbejdsvillige virksomheder, for hvilke der ikke er offentligt tilgængelige oplysninger om kapacitet | 28                         | 46 696 776                     | 14 009 033                   |
| I alt   |                            | 190 201 621                    | 41 874 085                   |

- (69) Det er imidlertid vigtigt at bemærke, at listen over identificerede ikke-samarbejdsvillige virksomheder ikke kan betragtes som udtømmende. Som anført i betragtning 57 er der ifølge offentlige kilder omkring 110 eksportorienterede SMV-hjulproducenter, og der er således yderligere producenter, som udelukkende leverer til hjemmemarkedet. Nogle af dem er ganske vist små producenter med en lille produktion, som er vanskelige at identificere. Det står alligevel klart, at de 190,2 mio. enheder blot er det laveste skøn over den nuværende årlige produktionskapacitet i Kina.
- (70) Hvad angår den anden påstand i betragtning 63, påpeger Kommissionen, at bemærkningen om pålideligheden af den kilde, som Kommissionen tidligere har anvendt, er blevet foregrebet, da det gennemsnitlige produktionsniveau er blevet ændret på grundlag af oplysningerne fra den interesserede part. Det er desuden vigtigt at påpege, at Kommissionen anvendte en konservativ tilgang ved at tage udgangspunkt i det konstaterede gennemsnitlige kapacitetsniveau i 31 virksomheder ved vurderingen af den sandsynlige produktionskapacitet i de virksomheder, for hvilke der ikke foreligger offentligt tilgængelige oplysninger, i stedet for at ekstrapolere de 21 samarbejdsvillige virksomheders gennemsnitlige produktionskapacitet (4,3 mio. enheder) eller de fire stikprøveudvalgte gruppers gennemsnitlige kapacitet (over 15 mio. enheder).

<sup>(1)</sup> Det er ikke usædvanligt i Kina, at store veletablerede producenter udliciterer en del af deres produktionsordrer til ikke-forretningsmæssigt forbundne leverandører. Dette sætter dem i stand til hurtigt at tilpasse sig en stigning (eller nedgang) i efterspørgslen og først indlede et samarbejde med ikke-forretningsmæssigt forbundne leverandører, når de har sikret, at kapacitetsudnyttelsesgraderne for deres egne datterselskaber er optimale. Denne praksis blev konstateret i den største af de stikprøveudvalgte producentgrupper.

<sup>(2)</sup> Kommissionens forordning (EU) nr. 404/2010 af 10. maj 2010 om indførelse af en midlertidig antidumpingtold på importen af visse aluminiumshjul med oprindelse i Folkerepublikken Kina (EUT L 117 af 11.5.2010, s. 64).

<sup>(3)</sup> Nærmere oplysninger om analysen og den reviderede kapacitet kan findes i listen i det åbne dossier.

- (71) Endelig anføres det, at bemærkningen fra den interesserede part om pålideligheden af den anslåede kapacitetsudnyttelsesgrad på 70 % for de ikke-samarbejdsvillige virksomheder allerede er blevet behandlet i betragtning 66 og 67 ovenfor. For så vidt angår »Global and China Automotive Industry Report 2012/2013« og grundlaget for den anslåede udnyttelsesgrad på 70 %, skal det endelig bemærkes, at selv om Kommissionen ikke har adgang til den fulde rapport, er resuméet med de nødvendige oplysninger offentligt tilgængeligt. Rapporten blev offentliggjort af forskningsorganisationen »Research in China«<sup>(1)</sup>. Denne parts påstand blev afvist.
- (72) På grundlag af den metode, der er beskrevet i betragtning 58 ovenfor, anslås den uudnyttede kapacitet i Kina således til omkring 42 mio. enheder om året.
- (73) Ved brug af en anden tilgang opnås et endnu højere skøn over den uudnyttede kapacitet. Ved at trække det anslåede hjemmemarkedssalg i 2015 (omkring 57 mio. enheder<sup>(2)</sup>) og Kinas samlede eksport (omkring 73,5 mio. enheder<sup>(3)</sup>) i undersøgelsesperioden fra den samlede anslåede kinesiske produktion (190 mio. enheder<sup>(4)</sup>) i undersøgelsesperioden anslås den uudnyttede kapacitet og lagrene til omkring 60 mio. enheder<sup>(5)</sup>.
- (74) Da der ikke var fremsat yderligere bemærkninger, konkluderede Kommissionen, at Kina har en årlig uudnyttet kapacitet på mellem 42 og 60 mio. enheder. Selv det lavere skøn svarer til 84 % af den samlede EU-produktion (50,5 mio. enheder i den nuværende undersøgelsesperiode) og udgør 60 % af EU-forbruget (70 mio. i den nuværende undersøgelsesperiode), hvilket betragtes som væsentligt.

### 3.2. Kinas salg til tredjelande og EU-markedets attraktivitet

- (75) Kina eksporterer et betydeligt antal aluminiumshjul til andre tredjelande end EU, navnlig til USA, Japan, Mexico, Canada og Indien<sup>(6)</sup>. Det samme gør sig gældende for de fire samarbejdsvillige grupper. Deres eksportsalg til disse markeder tegner sig for næsten 89 % af deres samlede eksportsalg til tredjelande i den nuværende undersøgelsesperiode.
- (76) Kommissionen sammenlignede de fire eksporterende gruppers gennemsnitspriser til markeder i tredjelande i den nuværende undersøgelsesperiode med eksportpriserne i samme periode til EU-markedet pr. varetype uden den antidumpingtold, der ellers skulle betales. Sammenligningen viste et broget billede afhængigt af det pågældende marked.
- (77) Situationen på det amerikanske marked (der dækker næsten 51 % af de fire stikprøveudvalgte gruppers samlede eksportsalg til tredjelande i den nuværende undersøgelsesperiode) viser, at omkring halvdelen af varetyperne, hvilket udgør omkring 25 % af salget til USA, var dyrere på det amerikanske marked og den anden halvdel på EU-markedet<sup>(7)</sup>. Dette viser, at en del af det nuværende eksportsalg til USA<sup>(8)</sup> (eksportsalget til priser, som er lavere end priserne til EU), sandsynligvis vil blive omdirigeret til EU, hvis foranstaltningerne fik lov til at udløbe.

<sup>(1)</sup> <http://www.researchinchina.com/Htmls/AboutUs/Index.html>.

<sup>(2)</sup> Ifølge »Global and China Automotive Wheel Industry Report 2012/2013« udgør det kinesiske hjemmemarked 45 mio. enheder ved udgangen af 2012. McKinsey: »Bigger, better, broader: a perspective on China's auto market in 2020«: <http://www.mckinseychina.com/bigger-better-broader-a-perspective-on-chinas-auto-market-in-2020/>. Det anslås, at den kinesiske bilindustri vil vokse med 8 % p.a. i perioden 2011-2020. Hvis vækstraten i hjulindustrien antages at være den samme, udgør hjemmemarkedet omkring 57 mio. enheder i 2015.

<sup>(3)</sup> Kinesisk eksportdatabase med en gennemsnitlig omregningssats på 10,91 kg/hjul.

<sup>(4)</sup> De 21 samarbejdsvillige virksomheders kapacitet på 91,8 mio. enheder og de 59 ikke-samarbejdsvillige virksomheders anslåede kapacitet på 98,4 mio. enheder.

<sup>(5)</sup> Det er vanskeligt at anslå lagerbeholdningerne. For så vidt angår AM-hjul, er det normalt at føre et vist lager, hvorimod lagerbeholdningerne af OEM-hjul normalt er ubetydelige. Der er under alle omstændigheder ingen væsentlig forskel mellem lagre og uudnyttet kapacitet i forbindelse med vurderingen af den tilgængelige eksportkapacitet.

<sup>(6)</sup> Kinesisk eksportdatabase. Den samlede eksport fra Kina (ikke til EU) beløb sig til 772 720 ton (omkring 71 mio. enheder) i NUP, hvoraf 81 % (629 854 ton, dvs. omkring 58 mio. enheder) blev eksporteret til ovennævnte fem største eksportmarkeder.

<sup>(7)</sup> 29 ud af de 65 tilsvarende varetyper var dyrere på EU-markedet og 32 på det amerikanske marked, og for fire varetyper var priserne de samme.

<sup>(8)</sup> 29 ud af de 65 tilsvarende varetyper på det amerikanske marked var dyrere på EU-markedet. De fire stikprøveudvalgte gruppers salg af disse 29 varetyper udgør omkring 3,1 mio. enheder, dvs. omkring 25 % af deres samlede salg til USA. Ifølge den kinesiske eksportdatabase eksporterede Kina 394 693 ton (over 36 mio. enheder) aluminiumshjul til USA i den nuværende undersøgelsesperiode. Ovenstående 25 % svarer til 8,9 mio. enheder, dvs. 12,7 % af EU-forbruget.

- (78) For så vidt angår eksportpriserne fra Kina til Canada, Indien, Japan og Mexico (der tilsammen tegner sig for omkring 40 % af de fire kinesiske stikprøveudvalgte gruppers samlede eksport i den nuværende undersøgelsesperiode), var de gennemsnitlige salgspriser for varetyper, der repræsenterede omkring 22 % af den samlede eksportmængde til disse lande, lavere end deres salgspriser til EU <sup>(1)</sup>. Dette peger også i retning af en sandsynlig omdirigering af den kinesiske eksport til EU, hvis foranstaltningerne fik lov til at udløbe. En omdirigering fra Indien er navnlig sandsynlig, da Indien indførte endelige antidumpingforanstaltninger i maj 2015, dvs. midt i den nuværende undersøgelsesperiode.
- (79) En interesseret part hævdede, at EU-markedets begrænsede tiltrækningskraft ikke fremmer sandsynligheden for, at den kinesiske import bliver omdirigeret, hvis foranstaltningerne ophæves. Den interesserede part fremlagde en sammenligning mellem de gennemsnitlige eksportpriser til Unionen og de gennemsnitlige eksportpriser til resten af verden for to af de stikprøveudvalgte grupper, der viste, at priserne er højere i resten af verden. For en af de stikprøveudvalgte grupper fremlagde den interesserede part desuden en prissammenligning mellem eksportpriserne til EU og resten af verden for 15 varetyper.
- (80) Som svar på denne påstand skal det bemærkes, at der ved sammenligningen af de gennemsnitlige prisniveauer ikke tages hensyn til prisforskelle mellem varetyper. Kina eksporterer ganske rigtigt større hjul til sit største eksportmarked, USA. Det er desuden problematisk at sammenlægge tallene for salget til resten af verden, da tallene for forskellige eksportmarkeder sammenblandes. Dette gælder også for den sammenligning af specifikke varetyper, der er blevet foretaget for en af de fire grupper af eksporterende producenter i stikprøven.
- (81) På den anden side er den sammenligning, der er foretaget af Kommissionen, baseret på de verificerede data fra alle fire grupper af eksporterende producenter i stikprøven. Sammenligningen er foretaget på produkttypeniveau og særskilt for de forskellige markeder. Den metode, som Kommissionen anvender, jf. betragtning 76-78, anses derfor for at være mere pålidelig og præcis. De interesserede parter påstand afvises derfor.
- (82) Efter fremlæggelsen af oplysninger fremførte en interesseret part, at Kommissionen på urimelig vis fremhævede EU-markedets tiltrækningskraft i forhold til andre eksportmarkeder. Den interesserede part påpegede navnlig, at Kommissionens sammenligning pr. varetype skjuler, at det faktisk kun er omkring 25 % af de stikprøveudvalgte gruppers salg til USA, hvor salgspriserne er lavere end for salget til Unionen af de samme varetyper. Den interesserede part hævdede, at eksportsalg til USA (eller til ethvert andet land for den sags skyld) bør analyseres som en helhed, dvs. ved at gruppere alle varetyper sammen. Dette skyldes, at de kinesiske producenter tilbyder en række forskellige typer aluminiumshjul for at sikre kundernes loyalitet. Følger man den interesserede parts argumentation, vil dette betyde, at den omstændighed, at en given type aluminiumshjul afsendes fra Kina til USA til lavere priser end til Unionen, ikke betyder, at varen vil blive omdirigeret, i det omfang de kinesiske leverandører skal tilbyde »alle deres eksportmarkeder et komplet varesortiment«, og en sådan omdirigering derfor vil forstyrre pålidelige forsyningskæder.
- (83) Den interesserede part fremlagde desuden prissammenligninger af det samlede salg på de enkelte markeder, der viste negative beløb (priserne til andre tredjelandsmarkeder var højere end priserne til EU-markedet) for alle markeder bortset fra Japan. Endelig hævdede den interesserede part, at Kommissionen i forbindelse med analysen af de canadiske, indiske, japanske og mexicanske markeder havde anvendt en anden tilgang ved at sammenlægge salgsmængderne for de fire markeder uden forklaring. Den interesserede part hævdede i denne forbindelse, at de interesserede parter på baggrund af de fremlagte kendsgerninger og betragtninger, på grundlag af hvilke Kommissionen påtænkte at indføre antidumpingforanstaltninger, ikke kunne forstå Kommissionens begrundelse for sammenligningen mellem priserne ved eksport til Unionen og til andre tredjelandsmarkeder, hvilket således var i strid med grundforordningens artikel 20.
- (84) Som svar på disse påstande bemærker Kommissionen, at sammenligningen pr. varetype ikke dækkede over de berørte transaktionsmængder. Oplysninger om procentandelen af berørte amerikanske salgsmængder var desuden tilgængelige for parterne og blev anvendt til at beregne den sandsynlige omdirigerede mængde af den samlede kinesiske eksport til USA. Den interesserede parts påstand om, at sammenligningen pr. varetype dækker over og/eller ikke tager højde for indvirkningen på salgsmængden, afvises derfor. Den interesserede parts videre påstand om, at det er den samlede fortjeneste på alle transaktioner på et eksportmarked, som er afgørende, og ikke

<sup>(1)</sup> Syv varetyper ud af de 20 tilsvarende varetyper på det canadiske marked, syv varetyper ud af de 15 tilsvarende varetyper på det indiske marked, 40 varetyper ud af de 54 tilsvarende varetyper på det japanske marked, og seks varetyper ud af de 12 tilsvarende varetyper på det mexicanske marked var dyrere på EU-markedet. De stikprøveudvalgte kinesiske eksporterende producenters salg udgør 2,3 mio. enheder, dvs. omkring 22 % af deres samlede salg til disse lande. Ifølge den kinesiske eksportdatabase eksporterede Kina 235 161 ton (omkring 21,5 mio. enheder) aluminiumshjul til disse lande i den nuværende undersøgelsesperiode. Ovenstående 22,3 % svarer til 4,8 mio. enheder, dvs. 6,8 % af EU-forbruget.

prissammenligningen pr. varetype, er ikke underbygget og bekræftes heller ikke i undersøgelsens konklusioner. I løbet af undersøgelsen konstaterede Kommissionen for både de kinesiske eksporterende producenter og EU-producenternes vedkommende, at udbud udarbejdes og kontrakter indgås for specifikke varettyper og ikke for varegruppen. På grundlag af ovenstående fastholder Kommissionen, at sammenligningen pr. varetype af de kinesiske salgspriser til eksportmarkeder i tredjelande og det kinesiske salg til EU-markedet giver et pålideligt billede af EU-markedets tiltrækningskraft.

- (85) I modsætning til den interesserede parts påstand sammenskrev Kommissionen ikke analysen af de fire eksportmarkeder, dvs. Canada, Indien, Japan og Mexico. Alle eksportmarkeder blev analyseret hver for sig, og der blev kun foretaget en sammenlægning af den sandsynlige tilgængelige mængde til omdirigering fra hvert land. <sup>(1)</sup> Den interesserede parts påstand afvises således.
- (86) En interesseret part hævdede, at OEM-hjul er væsentlig dyrere end AM-hjul, og at Kommissionen derfor begik en fejl, da den tog udgangspunkt i AM-priser ved påvisningen af, at de kinesiske eksporterende producenter vil omdirigere aluminiumshjul til EU-markedet.
- (87) Det præciseres, at Kommissionen i modsætning til partens påstand ikke udelukkende har baseret sig på AM-salget ved prissammenligningen, men på al indberettet salg, hvoraf AM-segmentet kun tegnede sig for omkring 20 %. Denne påstand afvises derfor.
- (88) Da der ikke var fremsat yderligere bemærkninger, fastholdes konklusionerne vedrørende analysen af de fire stikprøveudvalgte gruppers eksport til tredjelande, jf. betragtning 75-78. Således bekræftes sandsynligheden for, at der vil ske en omdirigering af en del af Kinas nuværende eksport til USA, Canada, Mexico, Japan og Indien til EU-markedet (anslået til 13,7 mio. enheder) <sup>(2)</sup>.

### 3.3. Salget på hjemmemarkedet i Kina og EU-markedets tiltrækningskraft

- (89) I lyset af det betydelige hjemmemarkedssalg blev situationen på det kinesiske hjemmemarked ligeledes analyseret. Ifølge de tilgængelige oplysninger er det kinesiske bilmarked vokset, og den gennemsnitlige årlige vækstrate frem til 2020 anslås til 8 % <sup>(3)</sup>. I lyset af den tætte sammenhæng mellem bilmarkedet og markedet for hjul kan vækstraten også antages at være den samme på sidstnævnte marked. Denne vækst øger det kinesiske hjemmemarkeds absorptionskapacitet. Det er imidlertid ikke sandsynligt, at denne stigning i efterspørgslen vil absorbere den tilgængelige uudnyttede kapacitet. I de senere år har Kina investeret kraftigt i hjulproduktion. De fire stikprøveudvalgte grupper har alene øget deres samlede kapacitet med omkring 16 mio. enheder i den betragtede periode, hvilket svarer til stigningen i efterspørgslen.
- (90) De fire stikprøveudvalgte gruppers gennemsnitspris på det kinesiske hjemmemarked (omkring 35 EUR) er betydeligt lavere end den gennemsnitlige salgspris til EU (46,2 EUR). Selv om noget af prisforskellen kan forklares ved forskellige varettyper og krav, betyder denne betydelige prisforskel, at EU-markedet ville blive endnu mere attraktivt i forhold til det kinesiske hjemmemarked, hvis foranstaltningerne blev ophævet. Det er ligeledes vigtigt at bemærke, at de største eksportører allerede har etableret forretningsforbindelser i EU, hvilket betyder, at eksporten kan øges hurtigt, hvis de nuværende todsatser ændres.
- (91) Det kan således konkluderes af analysen af hjemmemarkedssalget og af markedsforholdene i Kina, at hjemmemarkedet for det første ikke kan absorbere den uudnyttede kapacitet, og at der for det andet sandsynligvis vil ske en omdirigering af hjemmemarkssalget til EU på grund af væsentlige prisforskelle.

<sup>(1)</sup> De særskilte landespecifikke tal er som følger: Syv varettyper ud af de 20 tilsvarende varettyper på det canadiske marked, syv varettyper ud af de 15 tilsvarende varettyper på det indiske marked, 40 varettyper ud af de 54 tilsvarende varettyper på det japanske marked, og seks varettyper ud af de 12 tilsvarende varettyper på det mexicanske marked var dyrere på EU-markedet. Mængderne af disse varettyper udgør 1 263 052 hjul i Japan, 721 220 hjul i Indien og 107 740 og 224 364 hjul i henholdsvis Mexico og Canada. Det samlede antal hjul for disse fire lande er 2 316 376. De fire stikprøveudvalgte gruppers samlede salg til disse fire lande er 10 384 797 enheder, hvoraf den sandsynlige omdirigering (2,3 mio. enheder) udgør 22,3 %. Ved vurderingen af den sandsynlige omdirigering fra Kina blev de 22,3 % anvendt på den samlede kinesiske eksport til disse fire lande ifølge den kinesiske eksportdatabase, dvs. 2 350 161 ton (omkring 21,5 mio. enheder), som den sandsynlige omdirigering blev beregnet til 4,8 mio. enheder.

<sup>(2)</sup> 8,9 mio. enheder fra USA og 4,8 mio. enheder fra de fire andre lande.

<sup>(3)</sup> McKinsey: »Bigger, better, broader: a perspective on China's auto market in 2020«: <http://www.mckinseychina.com/bigger-better-broader-a-perspective-on-chinas-auto-market-in-2020/>. Det anslås, at den kinesiske bilindustri vil vokse med 8 % p.a. i perioden 2011-2020.

- (92) På baggrund af ovenstående konkluderede Kommissionen, at der er en reel risiko for omdirigering af en betydelig eksport og et betydeligt hjemmemarkedssalg til EU til dumpingpriser, hvis foranstaltningerne fik lov til at udløbe.
- (93) Efter fremlæggelsen af oplysninger fremførte en interesseret part, at da den anslåede produktionskapacitet og udnyttelsesgrad er fejlbehæftet, er konklusionen om, at den anslåede stigning i efterspørgslen efter aluminiumshjul på det kinesiske hjemmemarked sandsynligvis ikke vil absorbere den uudnyttede kapacitet, ikke korrekt. Den interesserede part anfægtede ligeledes pålideligheden af sammenligningen af gennemsnitspriser, eftersom Kommissionen selv har fastslået, at der ved en sammenligning af gennemsnitlige priser ikke tages hensyn til prisforskelle mellem varetyper.
- (94) Bemærkningerne vedrørende produktionskapacitet og kapacitetsudnyttelsesgrader blev behandlet i punkt 3.1 og 3.2 ovenfor. De tal, der blev bekræftet efter analysen af bemærkningerne, blev ikke ændret i et omfang, der kunne give anledning til at ændre konklusionen i betragtning 89 ovenfor.
- (95) Det forhold, at sammenligningen af gennemsnitlige priser er mindre pålidelig end sammenligningen på produkttypeniveau, ændrer ikke ved den konklusion, at forskellen mellem prisniveauerne stadig er betydelig. Dette er sammen med hjemmemarkedets betydelige størrelse rent faktisk en indikation af, at der er sandsynlighed for, at en del af salget sandsynligvis vil blive omdirigeret til EU-markedet, hvis foranstaltningerne får lov til at udløbe, også selv om dette salg ikke kan beregnes nøjagtigt ud fra de foreliggende oplysninger. Som følge heraf er de fremsatte bemærkninger ikke i strid med konklusionerne, som derfor bekræftes.

#### **4. Konklusion vedrørende dumping og sandsynligheden for fortsat dumping**

- (96) Det blev konstateret, at alle fire stikprøveudvalgte kinesiske eksporterende producenter foretog dumping i den nuværende undersøgelsesperiode. I lyset af den konstaterede omfattende uudnyttede kapacitet i Kina og EU-markedets tiltrækningskraft i forhold til en række markeder i tredjelande og hjemmemarkedet anses det for sandsynligt, at kinesiske eksporterende producenter vil (gen)indtræde på EU-markedet med betydelige mængder aluminiumshjul til dumpingpriser, hvis foranstaltningerne fik lov til at udløbe.

#### **D. DEFINITION AF EU-ERHVERVSGRENEREN**

- (97) EU-erhvervsgrenen blev ikke udsat for nogen gennemgribende strukturelle ændringer efter den oprindelige undersøgelse. Samme vare blev fremstillet af omkring 50 kendte EU-producenter i den nuværende undersøgelsesperiode. De udgør »EU-erhvervsgrenen« som omhandlet i grundforordningens artikel 4, stk. 1.
- (98) Den samlede EU-produktion i den nuværende undersøgelsesperiode blev anslået til 50,5 mio. enheder. De virksomheder, der støttede anmodningen om fornyet undersøgelse, repræsenterede over 85 % af den samlede EU-produktion i NUP. Som anført i betragtning 17 tegnede de EU-producenter, der blev udtaget til stikprøven, sig for 30 % af den samlede EU-produktion af samme vare.

#### **E. SITUATIONEN PÅ EU-MARKEDET**

##### **1. Indledende bemærkninger**

- (99) Alle tilgængelige oplysninger om EU-producenterne, herunder oplysninger anført i anmodningen om fornyet undersøgelse og oplysninger indsamlet hos kendte EU-producenter før og efter undersøgelsens indledning og oplysninger indhentet fra producenterne i stikprøven, blev anvendt til at fastsætte den samlede EU-produktion. Med disse oplysninger kunne Kommissionen bekræfte, at der findes andre producenter, som ikke samarbejdede i forbindelse med undersøgelsen, og fastslå omfanget af deres produktion.
- (100) Som i den oprindelige undersøgelse og som nævnt i betragtning 28 blev varen solgt via to distributionskanaler, nemlig OEM- og AM-segmentet.
- (101) Nogle interesserede parter gentog de påstande, som var blevet fremsat i den oprindelige undersøgelse, om, at der ved analysen af skade burde skelnes mellem aluminiumshjul til OEM-segmentet på den ene side og aluminiumshjul til AM-segmentet på den anden side. Disse påstande var baseret på den omstændighed, at den kinesiske import på tidspunktet for den oprindelige undersøgelse hovedsagelig var rettet mod AM-segmentet, hvorimod EU-erhvervsgrenen hovedsagelig var dominerende i OEM-segmentet.

- (102) Undersøgelsen viste, at de kinesiske eksporterende producenter som nævnt i betragtning 113 og 114 tilsyneladende er rykket fra AM-segmentet til OEM-segmentet efter den oprindelige undersøgelse. Det var derfor ikke længere påkrævet at foretage en særskilt analyse af indvirkningen af den kinesiske import på EU-erhvervsgrenens situation pr. segment.
- (103) I overensstemmelse med den oprindelige undersøgelse og for at få det mest fuldstændige billede af EU-erhvervsgrenens situation i NUP blev en række skadesindikatorer imidlertid ligeledes analyseret særskilt på grundlag af de foreliggende oplysninger, og de forskellige segmenter blev ligeledes taget i betragtning i analysen af sandsynligheden for fornyet skade.
- (104) Med henvisning til påstanden i betragtning 101 anførte en interesseret part endvidere, at der bør skelnes mellem segmenterne på grundlag af kundetyper, da kunder i OEM-segmentet køber en anden varetype, dvs. hjul under bilfabrikantens varemærke, såkaldte »OEM-hjul«, end kunderne i AM-segmentet, hvor kunderne køber hjul under hjulfabrikantens varemærke, såkaldte »AM-hjul«. Ifølge denne part er det af mindre betydning, om hjulene monteres i nye køretøjer (OEM) eller sælges særskilt med henblik på udskiftning af de originale hjul (AM).
- (105) Den pågældende parts anmodning var baseret på en forkert antagelse om, at Kommissionen ville klassificere »OEM-hjul«, der sælges via bilfabrikanternes eller deres autoriserede forhandlers distributionskanaler, som salg i AM-segmentet. Kommissionen betragtede imidlertid alle »OEM-hjul«, uanset om de monteres i nye køretøjer eller sælges separat, som salg til OEM-segmentet, hvilket var i overensstemmelse med den pågældende parts påstand.

## 2. EU-forbruget

- (106) I den betragtede periode udviklede EU-forbruget sig således:

Tabel 2

### EU-forbruget

|                                | 2012   | 2013   | 2014   | NUP    |
|--------------------------------|--------|--------|--------|--------|
| Samlet forbrug (1 000 enheder) | 59 361 | 60 528 | 66 457 | 70 047 |
| Indeks (2012 = 100)            | 100    | 102    | 112    | 118    |

Kilde: Anmodning om fornyet undersøgelse, Eurostat, efterprøvede spørgeskemabesvarelser.

- (107) EU-forbruget er blevet fastsat ved at lægge importen fra Kina og andre tredjelande ifølge Eurostat til EU-producenternes salg på EU-markedet. Oplysningerne om EU-erhvervsgrenens salg på EU-markedet stammede fra anmodningen om fornyet undersøgelse og blev justeret på grundlag af oplysninger i svarene fra de stikprøveudvalgte EU-producenter for NUP.
- (108) EU-forbruget er steget konstant i den betragtede periode og samlet med 18 %, dvs. fra 59,3 mio. enheder i 2012 til 70 mio. enheder i NUP. Denne stigning i forbruget afspejler stigningen i bilproduktionen i EU og stigningen i andelen af aluminiumshjul i nye biler. Det stigende forbrug er en betydelig ændring i forhold til den udvikling, der blev konstateret i den oprindelige undersøgelse, hvor forbruget faldt med 16 % mellem 2006 og den oprindelige undersøgelsesperiode (»UP«), dvs. fra 58,6 mio. enheder til 49,5 mio. enheder.

- (109) EU-forbruget blev også analyseret på grundlag af en opdeling af OEM- og AM-segmentet. Salgsmængderne og markedsandelene blev anslået på grundlag af oplysningerne fra de eksporterende producenter i stikprøven, de samarbejdsvillige producenter i referencelande, EU-producenterne i stikprøven og anmodningen. Nedenstående tabel viser udviklingen i forbruget pr. segment i NUP i forhold til UP i den oprindelige undersøgelse.

Tabel 3

**AM- og OEM-segmentets forbrug**

| 1 000 enheder                            | UP, oprindelig undersøgelse | NUP    |
|--|-----------------------------|--------|
| OEM-forbrug                              | 34 915                      | 65 168 |
| <i>Indeks (UP = 100)</i>                 | 100                         | 188    |
| Andel af det samlede forbrug for OEM (%) | 71                          | 93     |
| AM-forbrug                               | 14 592                      | 4 879  |
| <i>Indeks (UP = 100)</i>                 | 100                         | 33     |
| Andel af det samlede forbrug for AM (%)  | 29                          | 7      |
| Samlet forbrug                           | 49 508                      | 70 047 |
| <i>Indeks (UP = 100)</i>                 | 100                         | 141    |

Kilde: Anmodning om fornyet undersøgelse, Eurostat, efterprøvede spørgeskemabesvarelser, gennemførelsesforordning (EU) nr. 964/2010.

- (110) Siden UP i den oprindelige undersøgelse er forbruget i OEM-segmentet steget med 88 %, dvs. fra ca. 35 mio. enheder til omkring 65 mio. enheder, mens forbruget i AM-segmentet er faldet med næsten 70 % fra ca. 15 mio. enheder til omkring 5 mio. enheder i NUP. Dette viser, at den samlede stigning i forbruget siden UP i den oprindelige undersøgelse udelukkende skyldes stigningen i forbruget i OEM-segmentet, mens forbruget i AM-segmentet er faldet betydeligt siden UP i den oprindelige undersøgelse. Selv om OEM-segmentet allerede var fremherskende i UP i den oprindelige undersøgelse, voksede segmentet således og udgjorde 93 % af det samlede forbrug i NUP, mens AM-segmentet udgjorde 7 % af det samlede forbrug i forhold til 29 % i UP i den oprindelige undersøgelse.
- (111) Det bemærkes, at OEM-segmentet generelt er mere konkurrencedygtigt, da salget finder sted på et større marked med flere aktører og et større antal leverandører, som konkurrerer med hinanden. Tilstedeværelsen i dette segment er også af mere varig karakter. Undersøgelsen har vist, at operatører, der er kommet ind i OEM-segmentet, ofte forbliver i dette segment og har vanskeligt ved at rykke til AM-segmentet. Dette skyldes de præcise og strenge krav, der stilles af kunderne i OEM-segmentet, ikke blot til aluminiumshjulenes kvalitet og design, men også til kvaliteten af processerne og de kvalifikationer, som pålidelige leverandører skal kunne opfylde. Produkterne købes almindeligvis først efter en test- og proceskontrolløse, og herefter kan kontraktforholdet mellem køber og sælger vare flere år. Samtidig skal det bemærkes, at kunderne i OEM-segmentet ofte har flere godkendte leverandører, og de kan derfor forholdsvis nemt skifte mellem disse leverandører, såfremt en af dem bliver mere konkurrencedygtig på prisen.



### 3. Mængde, priser og markedsandel for importen fra Kina

#### 3.1. Mængde og markedsandel for importen fra Kina

Tabel 4

#### Mængde og markedsandel for importen fra Kina

|                              | 2012  | 2013  | 2014  | NUP   |
|------------------------------|-------|-------|-------|-------|
| Importmængde (1 000 enheder) | 3 371 | 2 436 | 2 439 | 2 237 |
| Indeks (2012 = 100)          | 100   | 72    | 72    | 66    |
| Markedsandel (%)             | 5,7   | 4,1   | 3,7   | 3,2   |

Kilde: Eurostat.

- (112) Importmængden fra Kina faldt fra 3,3 mio. enheder i 2012 til 2,2 mio. enheder i NUP, dvs. med 34 %, og der var et tilsvarende fald i markedsandelen fra 5,7 % til 3,2 %, dvs. en nedgang på 2,5 procentpoint, i den betragtede periode. Selv om mængder og markedsandel for importen fra Kina faldt, lykkedes det imidlertid ikke desto mindre de kinesiske eksporterende producenter at fastholde en ikke-ubetydelig markedsandel på trods af de gældende foranstaltninger. Kommissionen bemærker, at en del af den kinesiske import (mellem 21 % og 28 % i den betragtede periode) var omfattet af ordningen for aktiv forædling og således ikke omfattet af antidumpingtold.
- (113) Udviklingen i den kinesiske importmængde og markedsandel blev desuden beregnet på grundlag af en opdeling af OEM- og AM-segmentet i NUP i forhold til UP i den oprindelige undersøgelse, jf. nedenstående tabel:

Tabel 5

#### Import fra Kina og OEM- og AM-segmenternes markedsandele

|  | UP, oprindelig undersøgelse | NUP   |
|--|-----------------------------|-------|
| <b>OEM-segment</b>                             |                             |       |
| Samlet import fra Kina for OEM (1 000 enheder) | 1 183                       | 1 606 |
| Indeks (UP = 100)                              | 100                         | 136   |
| Andel af samlet import (%)                     | 19                          | 72    |
| Markedsandel af forbruget for OEM (%)          | 3,4                         | 2,5   |
| Markedsandel af det samlede forbrug (%)        | 2,3                         | 2,3   |
| <b>AM-segment</b>                              |                             |       |
| Samlet import fra Kina for AM (1 000 enheder)  | 4 954                       | 631   |
| Indeks (UP = 100)                              | 100                         | 13    |
| Andel af samlet import (%)                     | 81                          | 28    |
| Markedsandel af forbruget for AM (%)           | 33,9                        | 12,9  |
| Markedsandel af det samlede forbrug (%)        | 10,0                        | 0,9   |

Kilde: Anmodning om fornyet undersøgelse, Eurostat, efterprøvede spørgeskemabesvarelser, gennemførelsesforordning (EU) nr. 964/2010.

- (114) Udviklingen i importmængder fra Kina opdelt på segment fulgte den generelle tendens i retning af et væsentligt øget forbrug i OEM-segmentet, jf. betragtning 109-111. Trods det samlede fald i importen af aluminiumshjul fra Kina (jf. tabel 3) har de kinesiske eksporterende producenter øget deres importmængder i OEM-segmentet. Importmængden i OEM-segmentet steg navnlig fra 1,183 mio. enheder i UP i den oprindelige undersøgelse til 1,606 mio. enheder i NUP, og de kinesiske eksporterende producenter forøgede således deres import med 0,4 mio. enheder, hvilket svarer til en stigning på 63 % i forhold til UP i den oprindelige undersøgelse.
- (115) Den samlede import fra Kina til OEM-segmentet udgjorde 72 % af den samlede import i NUP. I UP i den oprindelige undersøgelse var situationen derimod omvendt, og den kinesiske import til OEM-segmentet udgjorde kun 19 % af den samlede import til Unionen.
- (116) Til trods for stigningen i salgsmængden i OEM-segmentet faldt markedsandelen i dette markedssegment med 0,9 procentpoint, hvilket skyldes den større stigning i forbruget i dette segment. Markedsandelen for importerede varer fra Kina i det samlede forbrug forblev stabil, hvilket også kan tilskrives den større stigning i det samlede forbrug.
- (117) Det følger af ovenstående, at det samlede fald i importmængderne fra Kina udelukkende skyldes et fald i importen til AM-segmentet. I dette segment faldt importen fra Kina rent faktisk betydeligt, nemlig med næsten 90 %, hvilket gav sig udslag i et fald i AM-forbrugets markedsandel fra 34 % i UP i den oprindelige undersøgelsesperiode til 13 % i NUP i den nuværende undersøgelse. Det samlede forbrugs andel i importen til AM-segmentet faldt generelt fra 10 % i UP i den oprindelige undersøgelsesperiode til 0,9 % i NUP i den nuværende undersøgelse.
- (118) De kinesiske eksporterende producenter begyndte allerede at rykke fra AM- til OEM-segmentet i de sidste to år i den oprindelige undersøgelse (dvs. i 2008 og UP, jf. betragtning 89 i gennemførelsesforordning (EU) nr. 964/2010). Til trods for de faldende markedsandele har de kinesiske eksporterende producenter fastholdt deres salgsmængder og kundegrundlag i OEM-segmentet efter den oprindelige undersøgelse.

### 3.2. Importpriser og prisunderbud

Tabel 6

#### Gennemsnitsprisen for importen fra Kina

|                           | 2012  | 2013  | 2014  | NUP   |
|---------------------------|-------|-------|-------|-------|
| Gennemsnitspris EUR/enhed | 40,68 | 36,16 | 39,74 | 46,24 |
| Indeks (2012 = 100)       | 100   | 89    | 98    | 114   |

Kilde: Eurostat.

- (119) Gennemsnitspriserne for importen fra Kina faldt først fra 40,68 EUR/enhed i 2012 til 36,16 EUR/enhed i 2013, men steg igen til 39,74 EUR/enhed i 2014. Priserne steg yderligere i NUP til 46,24 EUR/enhed. Generelt steg priserne med 14 % mellem 2012 til NUP. Denne generelle prisstigning er på linje med den globale prisudvikling og en generel tendens i retning af større og mere sofistikerede hjul.
- (120) Der blev foretaget en sammenligning af salgspriserne på EU-markedet mellem de stikprøveudvalgte EU-producenters priser og det pågældende lands importpriser af de stikprøveudvalgte eksporterende producenter. De stikprøveudvalgte EU-producenters priser var priserne over for uafhængige kunder, i givet fald justeret til fabriksniveau, dvs. ekskl. fragtomkostninger i EU og efter fradrag af nedslag og rabatter.
- (121) Disse priser blev sammenlignet med de stikprøveudvalgte kinesiske eksporterende producenters salgspriser, netto, uden rabatter og om nødvendigt justeret til priser cif, frit EU's grænse med passende justering for omkostninger påløbet efter importen.

- (122) Når den gældende toldafgift og antidumpingtold føjes til cif-priserne for importen, var de stikprøveudvalgte eksporterende producenters priser i gennemsnit højere end EU-erhvervsgrenens salgspriser på EU-markedet. Det samme gælder for de ikke-stikprøveudvalgte eksporterende producenters import.
- (123) Når de stikprøveudvalgte kinesiske eksporterende producenters importpriser vurderes uden antidumpingtold, underbyder de imidlertid EU-erhvervsgrenens salgspriser med 8 % i gennemsnit. Resultatet er endnu mere udtalt, når OEM- og AM-segmentet analyseres særskilt, hvor de konstaterede underbudsmargener for de eksporterende producenter i stikprøven var 8,7 % i OEM-segmentet og 12,4 % i AM-segmentet. For de ikke-stikprøveudvalgte eksporterende producenters vedkommende vil den gennemsnitlige underbudsmargen være 7,5 % ifølge Eurostat-data; denne sammenligning er gennemsnitlig, da Eurostat ikke skelner mellem varettyper.
- (124) Endelig blev der foretaget en prissammenligning i forhold til importen fra Kina under ordningen for aktiv forædling, som udgjorde 20,6 % af den samlede kinesiske import i NUP. Prissammenligningen blev foretaget mellem de gennemsnitlige priser på importen fra Kina under aktiv forædling (ifølge Eurostat-data, da de stikprøveudvalgte eksporterende producenter ikke indberettede salg til Unionen under aktiv forædling) og de stikprøveudvalgte EU-producenters gennemsnitlige salgspriser i undersøgelsesperioden. Det resulterede i en gennemsnitlig underbudsmargen på 7,6 %. Denne sammenligning var gennemsnitlig, da der ikke skelnes mellem varettyper i Eurostat-data, jf. betragtning 123. Den samlede importmængde under aktiv forædling var desuden meget lav og udgjorde således kun 0,6 % af det samlede EU-forbrug i NUP.
- (125) En interesseret part påstod, at priserne på aluminiumshjul solgt til AM-segmentet generelt var betydeligt lavere end priserne på aluminiumshjul til OEM-segmentet. Derudover hævdede denne part, at en ordentlig prissammenligning i OEM-segmentet kun kan foretages på »udbudsniveau«, hvor der ifølge den pågældende generelt ikke er underbud, heller ikke efter fradrag af antidumpingtolden.
- (126) Udvalgte data fra individuelle udbud kan ikke erstatte den analyse, som Kommissionen har foretaget på grundlag af de fuldstændige data, dvs. fortegnelser over salg for transaktioner og prissammenligninger pr. varetype. En sådan sammenligning afspejler den størst mulige mængde af data om de faktiske transaktioner, der har fundet sted. Som forklaret i betragtning 123 viste analysen på grundlag af de fuldstændige data fra de stikprøveudvalgte eksporterende producenter og EU-producenterne, at der var et underbud på 8,7 % i OEM-segmentet og på 12,4 % i AM-segmentet, hvilket bekræfter, at der blev underbudt i begge segmenter, når priserne vurderes uden antidumpingtold. Denne påstand afvises derfor.
- (127) Efter fremlæggelsen af oplysninger anmodede samme part ligeledes Kommissionen om at forklare, hvordan den sikrede, at de kinesiske hjemmemarkedspriser og priserne på eksport til Unionen og eksport til tredjelande var sammenlignelige. Denne metode er forklaret i betragtning 123 og 126 ovenfor.

#### 4. Import fra andre tredjelande

Tabel 7

#### Import fra andre tredjelande

|                           | 2012  | 2013  | 2014  | NUP   |
|---------------------------|-------|-------|-------|-------|
| Tyrkiet                   | 6 189 | 6 879 | 8 316 | 9 218 |
| Indeks (2012 = 100)       | 100   | 111   | 134   | 149   |
| Markedsandel (%)          | 10,4  | 11,4  | 12,5  | 13,2  |
| Gennemsnitspris EUR/enhed | 45,57 | 45,32 | 43,89 | 48,50 |
| Indeks (2012 = 100)       | 100   | 99    | 96    | 106   |

|                                      | 2012   | 2013   | 2014   | NUP    |
|--------------------------------------|--------|--------|--------|--------|
| Andre tredjelande (undtagen Tyrkiet) | 7 104  | 6 778  | 8 177  | 8 696  |
| <i>Indeks (2012 = 100)</i>           | 100    | 95     | 115    | 122    |
| Markedsandel (%)                     | 12,0   | 11,2   | 12,3   | 12,4   |
| Gennemsnitspris EUR/enhed            | 51,27  | 51,23  | 52,66  | 58,88  |
| <i>Indeks (2012 = 100)</i>           | 100    | 100    | 103    | 115    |
| Andre tredjelande i alt              | 13 294 | 13 657 | 16 493 | 17 914 |
| <i>Indeks (2012 = 100)</i>           | 100    | 103    | 124    | 135    |
| Markedsandel (%)                     | 22,4   | 22,6   | 24,8   | 25,6   |
| Gennemsnitspris EUR/enhed            | 48,62  | 48,25  | 48,24  | 53,54  |
| <i>Indeks (2012 = 100)</i>           | 100    | 99     | 99     | 110    |

Kilde: Eurostat.

- (128) I den betragtede periode steg importen fra tredjelande til EU fortsat fra omkring 13,2 mio. enheder i 2012 til omkring 17,9 mio. enheder i NUP, dvs. med 35 %. Da EU-forbruget kun steg med 18 % i samme periode (se betragtning 107, tabel 1), steg de andre tredjelandes tilsvarende markedsandel mindre, dvs. fra 22,4 % i 2012 til 25,6 % i NUP eller med 3,2 procentpoint.
- (129) Priserne på importen fra andre tredjelande end Kina var i gennemsnit højere end de kinesiske importpriser og steg med 10 % i hele den betragtede periode.
- (130) Tyrkiet er den største importør i EU efter Kina. Importmængden fra Tyrkiet steg fra omkring 6,1 mio. enheder i 2012 til omkring 9,2 mio. enheder i NUP, dvs. med 49 %. Denne stigning førte til en stigning i markedsandelen på 10,4 % i 2012 til 13,2 % i NUP, dvs. på 2,8 procentpoint. De gennemsnitlige importpriser fra Tyrkiet var højere end de gennemsnitlige importpriser fra Kina i hele den betragtede periode. De steg fra 45,57 EUR/enhed i 2012 til 48,50 EUR/enhed i NUP, hvilket svarede til en stigning på 6 %.
- (131) Markedsandelen for importerede varer fra andre tredjelande end Tyrkiet steg kun svagt fra 12 % i 2012 til 12,4 % i NUP. Priserne på importen fra tredjelande var højere end priserne på importen fra Kina i hele den betragtede periode.

## 5. EU-erhvervsgrænens økonomiske situation

### 5.1. Generelle bemærkninger

- (132) I overensstemmelse med grundforordningens artikel 3, stk. 5, undersøgte Kommissionen alle økonomiske faktorer og forhold, der har indflydelse på EU-erhvervsgrænens situation.
- (133) Som nævnt i betragtning 17 blev der anvendt stikprøveudtagning til at konstatere den eventuelle skade, der er forvoldt EU-erhvervsgrænen.

- (134) Ved konstateringen af skade skelnede Kommissionen mellem makroøkonomiske og mikroøkonomiske skadesindikatorer. Kommissionen vurderede de makroøkonomiske indikatorer for hele EU-erhvervsgruppen på grundlag af de oplysninger, som ansøgeren havde indsendt i anmodningen om fornyet undersøgelse, og oplysningerne fra EU-producenterne i stikprøven, som blev justeret på grundlag af oplysninger i svarene fra de stikprøveudvalgte EU-producenter for NUP. Kommissionen evaluerede de mikroøkonomiske indikatorer, alene for de stikprøveudvalgte virksomheder, ud fra oplysningerne i spørgeskemabesvareelserne fra de EU-producenter, der indgik i stikprøven. Begge datasæt blev anset for at være repræsentative for EU-erhvervsgruppens økonomiske situation.
- (135) De makroøkonomiske indikatorer er: produktion, produktionskapacitet, kapacitetsudnyttelse, salgsmængde, markedsandel, vækst, beskæftigelse, produktivitet og dumpingmarginens størrelse.
- (136) De mikroøkonomiske indikatorer er: gennemsnitlige enhedspriser, enhedsomkostninger, arbejdskraftomkostninger, lagerbeholdninger, rentabilitet, likviditet, investeringer, investeringsafkast og evne til at rejse kapital.

## 5.2. Makroøkonomiske indikatorer

### 5.2.1. Produktion, produktionskapacitet og kapacitetsudnyttelse

Tabel 8

#### Produktion, produktionskapacitet og kapacitetsudnyttelse

|                                      | 2012   | 2013   | 2014   | NUP    |
|--------------------------------------|--------|--------|--------|--------|
| Produktionsmængde (1 000 enheder)    | 44 124 | 45 516 | 49 638 | 50 571 |
| Indeks (2012 = 100)                  | 100    | 103    | 112    | 115    |
| Produktionskapacitet (1 000 enheder) | 49 808 | 51 644 | 53 510 | 55 178 |
| Indeks (2012 = 100)                  | 100    | 104    | 107    | 111    |
| Kapacitetsudnyttelse (%)             | 89     | 88     | 93     | 92     |
| Indeks (2012 = 100)                  | 100    | 99     | 105    | 103    |

Kilde: Anmodning om fornyet undersøgelse, efterprøvede spørgeskemabesvareelser.

- (137) Den samlede produktion, produktionskapacitet og kapacitetsudnyttelse i EU udviklede sig i den betragtede periode som følger:
- (138) Produktionen steg i den betragtede periode. Den samlede produktionsmængde steg fra 44,1 mio. enheder i 2012 til 50,5 mio. enheder i NUP, dvs. med 15 % i den betragtede periode. Denne stigning afspejler stigningen i bilproduktionen i EU og den øgede anvendelse af aluminiumshjul i nye biler.
- (139) Produktionskapaciteten steg fra omkring 49,8 mio. enheder i 2012 til omkring 55,1 mio. enheder i NUP, dvs. med 11 % i den betragtede periode.
- (140) Da produktionsmængden steg lidt mere end produktionskapaciteten, steg kapacitetsudnyttelsen fra 89 % i 2012 til 92 % i NUP, dvs. med 3 procentpoint i den betragtede periode.

## 5.2.2. Salgsmængde og markedsandel

(141) EU-erhvervsgrenens salgsmængde og markedsandel udviklede sig i den betragtede periode som følger:

Tabel 9

**Salgsmængde og markedsandel**

|                             | 2012   | 2013   | 2014   | NUP    |
|-----------------------------|--------|--------|--------|--------|
| Salgsmængde (1 000 enheder) | 42 697 | 44 435 | 47 525 | 49 895 |
| Indeks (2012 = 100)         | 100    | 104    | 111    | 117    |
| Markedsandel (%)            | 71,9   | 73,4   | 71,5   | 71,2   |

Kilde: Anmodning om fornyet undersøgelse, Eurostat, efterprøvede spørgeskemabesvarelser.

- (142) Salgsmængden steg i den betragtede periode fra 42,6 mio. enheder i 2012 til omkring 49,8 mio. enheder i NUP, dvs. med 17 %, hvilket er lidt mindre end stigningen i forbruget på 18 % anført i betragtning 107. Stigningen i salgsmængden, når man tager den i betragtning 128 omhandlede samtidige stigning i importen fra tredjelande i betragtning, førte imidlertid til et lille fald i EU-erhvervsgrenens markedsandel fra 71,9 % i 2012 til 71,2 % i den nuværende undersøgelsesperiode, dvs. en nedgang på 0,7 procentpoint i den betragtede periode.
- (143) Udviklingen i salgsmængderne og markedsandelene blev desuden beregnet på grundlag af en opdeling af OEM- og AM-segmentet i NUP i forhold til UP i den oprindelige undersøgelse, jf. nedenstående tabel:

Tabel 10

**OEM- og AM-segmenternes salgsmængder og markedsandele**

| 1 000 enheder   | UP, oprindelig undersøgelse | NUP    |
|---|-----------------------------|--------|
| <b>OEM-segment</b>  |                             |        |
| OEM-salgsmængde   | 28 719                      | 46 627 |
| Indeks  | 100                         | 162    |
| Markedsandel for OEM (EU-producenternes andel af det samlede OEM-forbrug) (%) | 82,3                        | 71,6   |
| Markedsandel af det samlede forbrug for OEM (%)                               | 58,0                        | 66,6   |
| <b>AM-segment</b>   |                             |        |
| AM-salgsmængde  | 7 075                       | 3 268  |
| Indeks  | 100                         | 46     |
| Markedsandel for AM (EU-producenternes andel af det samlede AM-forbrug) (%)   | 48,5                        | 67,0   |
| Markedsandel af det samlede forbrug for AM (%)                                | 14,3                        | 4,7    |

Kilde: Anmodning om fornyet undersøgelse, Eurostat, efterprøvede spørgeskemabesvarelser, gennemførelsesforordning (EU) nr. 964/2010

- (144) Salgsmængderne til OEM-segmentet steg med 62 % i NUP i forhold til UP i den oprindelige undersøgelse, mens salget til AM-segmentet blev mere end halveret i forhold til UP i den oprindelige undersøgelse. EU-producenternes markedsandel var faldet i OEM-segmentet med 10,9 procentpoint fra 82,3 % til 71,6 % på grund af den større stigning i forbruget i dette segment. I AM-segmentet var markedsandelen steget fra 48,5 % til 67,0 % som følge af det vigende marked i dette segment. I AM-segmentet faldt EU-erhvervsgrænsens markedsandel af det samlede forbrug generelt fra 14,3 % i UP i den oprindelige undersøgelse til 4,7 % i NUP i den nuværende undersøgelse, mens EU-erhvervsgrænsens markedsandel af det samlede forbrug i OEM-segmentet steg fra 58,0 % til 66,6 % i samme periode. Udviklingen i de to segmenter er på linje med den generelle tendens på EU-markedet, som afspejler stigningen i bilproduktionen i EU og stigningen i andelen af aluminiumshjul i nye biler, jf. betragtning 108.

### 5.2.3. Vækst

- (145) Mens EU-forbruget steg med 18 % i den betragtede periode, steg EU-erhvervsgrænsens salgsmængde lidt mindre, nemlig med 17 %, hvilket svarer til et mindre tab af markedsandele på 0,7 procentpoint.

### 5.2.4. Beskæftigelse og produktivitet

- (146) Beskæftigelsen og produktiviteten udviklede sig i den betragtede periode som følger:

Tabel 11

### Beskæftigelse og produktivitet

|                                     | 2012   | 2013   | 2014   | NUP    |
|-------------------------------------|--------|--------|--------|--------|
| Antal ansatte                       | 12 227 | 12 673 | 13 689 | 14 265 |
| Indeks (2012 = 100)                 | 100    | 104    | 112    | 117    |
| Produktivitet (1 000 enheder/ansat) | 3 609  | 3 592  | 3 626  | 3 545  |
| Indeks (2012 = 100)                 | 100    | 100    | 100    | 98     |

Kilde: Anmodning om fornyet undersøgelse.

- (147) Beskæftigelsen i EU-erhvervsgrænsens steg samlet set med 17 % i løbet af den betragtede periode. Dette er i overensstemmelse med stigningen i produktionsmængden på 15 % i den betragtede periode.
- (148) I den betragtede periode var produktiviteten målt i antal producerede enheder/ansatte stabil, idet der kun var et lettere fald på 2 % i NUP.

### 5.2.5. Størrelsen af dumpingmargenen og genrejsning efter tidligere dumping

- (149) I den nuværende undersøgelsesperiode var de stikprøveudvalgte grupper af virksomheders individuelle dumpingmargener fortsat betydelige og lå på mellem 8,9 % og 25,9 % (se betragtning 52). Importmængden fra Kina faldt imidlertid med 44 %, hvilket også førte til et fald i den kinesiske markedsandel på 3,2 % i NUP. Som anført i betragtning 122 underbød de kinesiske importpriser ikke EU-erhvervsgrænsens salgspriser på EU-markedet i NUP, og prispresset fra den kinesiske import var derfor begrænset. De gældende antidumpingforanstaltninger havde derfor en positiv indvirkning på EU-erhvervsgrænsens situation.

## 5.3. Mikroøkonomiske indikatorer

## 5.3.1. Priser og faktorer, som påvirker priserne

- (150) EU-erhvervsgrenens gennemsnitlige priser ved salg til ikke forretningsmæssigt forbundne kunder i Unionen udviklede sig i den betragtede periode som følger:

Tabel 12

**Gennemsnitlige salgspriser og enhedsomkostninger**

|  | 2012  | 2013  | 2014  | NUP   |
|--|-------|-------|-------|-------|
| Gennemsnitlig enhedssalgpris i Unionen (EUR/enhed) | 46,24 | 46,40 | 47,16 | 51,91 |
| Indeks (2012 = 100)                                | 100   | 100   | 102   | 112   |
| Enhedsproduktionsomkostninger (EUR/enhed)          | 43,10 | 43,13 | 42,82 | 46,76 |
| Indeks (2012 = 100)                                | 100   | 100   | 99    | 109   |

Kilde: Efterprøvede spørgeskemabesvarelser.

- (151) EU-erhvervsgrenens gennemsnitlige enhedssalgpris til ikke forretningsmæssigt forbundne kunder i Unionen steg med 12 % i den betragtede periode. Denne stigning afspejlede tendensen hen imod større og mere sofistikerede hjul som nærmere beskrevet i betragtning 153.
- (152) I løbet af den betragtede periode steg enhedsproduktionsomkostningerne med 9 %.
- (153) Undersøgelsen har vist, at de stigende omkostninger primært skyldtes den tekniske udvikling af aluminiumshjul og den voksende tendens til at producere store hjul og hjul i neonfarver, de såkaldte »bright wheels«, der kræver yderligere produktionstrin. Undersøgelsen har endvidere vist, at selv om prisforskellene på det vigtigste råmateriale (aluminium) kan have en indvirkning på enhedsomkostningerne, afbødes deres påvirkning af rentabiliteten, da aluminiumspriserne som oftest var indekserede i kontrakterne med OEM-kunderne.

## 5.3.2. Arbejdskraftomkostninger

- (154) EU-erhvervsgrenens gennemsnitlige arbejdskraftomkostninger udviklede sig i den betragtede periode som følger:

Tabel 13

**Arbejdskraftomkostninger**

|   | 2012   | 2013   | 2014   | NUP    |
|---|--------|--------|--------|--------|
| Gennemsnitlige arbejdskraftomkostninger pr. ansat (i EUR) | 31 285 | 31 624 | 31 021 | 32 096 |
| Indeks (2012 = 100)                                       | 100    | 101    | 99     | 103    |

Kilde: Efterprøvede spørgeskemabesvarelser.

- (155) Mellem 2012 og NUP steg de gennemsnitlige arbejdskraftomkostninger pr. ansat en smule for de EU-producenter, der indgik i stikprøven, med 3 %.



## 5.3.3. Lagerbeholdninger

(156) EU-erhvervsgrenens lagerbeholdninger udviklede sig i den betragtede periode som følger:

Tabel 14

**Lagerbeholdninger**

|   | 2012 | 2013 | 2014 | NUP |
|---|------|------|------|-----|
| Slutlagre (1 000 enheder)               | 851  | 842  | 986  | 866 |
| <i>Indeks (2012 = 100)</i>              | 100  | 99   | 116  | 102 |
| Slutlagre som andel af produktionen (%) | 4,5  | 4,2  | 4,6  | 3,9 |
| <i>Indeks (2012 = 100)</i>              | 100  | 92   | 101  | 87  |

Kilde: Efterprøvede spørgeskemabesvarelser.

(157) Lagerbeholdninger kan ikke betragtes som en relevant skadesindikator, fordi produktionen af aluminiumshjul hovedsagelig er baseret på bestillinger. Lagerbeholdninger på et bestemt tidspunkt er derfor især et resultat af varer, der er solgt, men endnu ikke leveret. Derfor er tendenserne for lagerbeholdningerne kun angivet til orientering.

(158) Slutlagrene voksede samlet med 2 % i den betragtede periode. Slutlagrene i procent af produktionen steg svagt fra 4,5 % i 2012 til 3,9 % i NUP, dvs. med 0,6 %.

## 5.3.4. Rentabilitet, likviditet, investeringer, investeringsafkast og evne til at rejse kapital

Tabel 15

**Rentabilitet, likviditet, investeringer og investeringsafkast**

|   | 2012    | 2013    | 2014    | NUP     |
|---|---------|---------|---------|---------|
| Rentabilitet ved salg i Unionen til ikke forretningsmæssigt forbundne kunder (% af omsætningen) | 6,8     | 7,0     | 9,2     | 9,9     |
| <i>Indeks (2012 = 100)</i>  | 100     | 103     | 135     | 146     |
| Likviditet (1 000 EUR)  | 102 147 | 111 918 | 129 833 | 155 044 |
| <i>Indeks (2012 = 100)</i>  | 100     | 110     | 127     | 152     |
| Investeringer (1 000 EUR)   | 64 110  | 38 643  | 65 749  | 71 338  |
| <i>Indeks (2012 = 100)</i>  | 100     | 60      | 103     | 111     |
| Investeringsafkast (%)  | 18,6    | 20,1    | 27,4    | 31,6    |
| <i>Indeks (2012 = 100)</i>  | 100     | 108     | 147     | 170     |

Kilde: Efterprøvede spørgeskemabesvarelser.

- (159) Kommissionen beregnede de stikprøveudvalgte EU-producenters rentabilitet som nettooverskuddet før skat ved salg af samme vare til ikke-forretningsmæssigt forbundne kunder i Unionen udtrykt i procent af omsætningen af et sådant salg. I den betragtede periode steg EU-erhvervsgrenens rentabilitet støt, hvilket afspejlede, at prisstigningerne var større end produktionsomkostningerne, jf. tabel 12, betragtning 150. Den steg således fra 6,8 % i 2012 til 9,9 % i NUP, dvs. 3,1 procentpoint i den betragtede periode.
- (160) Rentabiliteten blev også analyseret på grundlag af en opdeling af OEM- og AM-segmetet. På dette grundlag blev rentabiliteten ved salg i AM-segmetet anslået til 13,6 %, og rentabiliteten ved salg i OEM-segmetet blev anslået til 9,6 %. Det skal bemærkes, at salgsmængden i AM-segmetet var meget lav i forhold til salgsmængden i OEM-segmetet i NUP, og den havde derfor kun en mindre indvirkning på den samlede rentabilitet.
- (161) Nettolikviditeten er EU-erhvervsgrenens evne til at selvfinansiere sine aktiviteter. Likviditeten steg i hele den betragtede periode. Samlet forøgedes nettolikviditeten med 52 % i den betragtede periode i takt med den øgede fortjeneste.
- (162) Investeringerne steg med 11 % i den betragtede periode. De samlede investeringer faldt fra 2012 til 2013, hvilket skyldes gennemførelsen af visse investeringer foretaget i 2012. Herefter steg de samlede investeringer med 43 % fra 2013 til 2014 og med yderligere 8 % fra 2014 til NUP. I nogle tilfælde blev investeringerne foretaget for at erstatte forældede maskiner. Der var imidlertid ligeledes betydelige investeringer i ny kapacitet i overensstemmelse med stigningen i efterspørgslen og den forventede stigning i efterspørgslen i de kommende år. Endelig blev der ligeledes foretaget investeringer for at imødegå den stigende efterspørgsel efter de teknisk set mere sofistikerede »bright wheels«, der kræver yderligere maskinforarbejdnings- og malingskapacitet.
- (163) Investeringsafkastet er fortjenesten i procent af den bogførte nettoværdi af anlægsaktiver. Som det var tilfældet med de øvrige finansielle indikatorer, var investeringsafkastet af produktion og salg af samme vare positivt, hvilket afspejler tendensen i rentabiliteten. Generelt steg investeringsafkastet med 13 procentpoint i den betragtede periode.
- (164) Hvad angår evnen til at rejse kapital, styrkede genrejsningen efter tidligere dumping de stikprøveudvalgte EU-producenters evne til at generere likviditet til samme vare og deres finansielle situation, da de interne midler blev øget. Undersøgelsen viste, at evnen til at rejse kapital samlet set blev styrket i den betragtede periode. Dette har givet virksomhederne mulighed for at foretage erstatningsinvesteringer og investeringer i øget produktionskapacitet som beskrevet i betragtning 162.

## 6. Konklusion vedrørende skade

- (165) I en periode med stigende forbrug lykkedes det EU-erhvervsgrenen at rejse sig efter tidligere dumping takket være de gældende antidumpingforanstaltninger, og erhvervsgrenens økonomiske situation var sund i NUP. Der skal erindres, at det i den oprindelige undersøgelse blev fastslået, at EU-erhvervsgrenen led væsentlig skade i form af et fald i produktions- og salgsmængder som følge af pristrykket fra importen fra Kina, der navnlig gav sig udslag i faldende rentabilitet.
- (166) I den betragtede periode i den nuværende undersøgelse viste næsten alle skadesindikatorer en positiv tendens. EU-erhvervsgrenen øgede sine salgs- og produktionsmængder. Den forhøjede ligeledes sine salgspriser i overensstemmelse med den generelle prisstigning på EU-markedet og mere end stigningen i omkostningerne. Den positive udvikling i både mængder (salg og produktion), og priser har haft en positiv indvirkning på EU-erhvervsgrenens rentabilitet. Dette skete i en situation med næsten stabile markedsandele, da importen fra andre tredjelande også drog fordel af det øgede forbrug, navnlig Tyrkiet, men til højere priser end de kinesiske importpriser. EU-erhvervsgrenen øgede ligeledes sine investeringer, herunder investeringer i ny kapacitet og til imødegåelse af den øgede efterspørgsel efter »bright wheels«.

- (167) Rentabiliteten steg navnlig fra 6,8 % i 2012 til 9,9 % i NUP. Salgspriserne steg med 12 % i den betragtede periode, hvorimod enhedsomkostningen steg mindre, dvs. med 9 %, og den lå under den gennemsnitlige salgspris i hele den betragtede periode. Produktionsmængden steg med 15 %, produktionskapaciteten med 11 % og salgsmængden med 17 %. Da stigningen i forbruget var større, dvs. 18 % i den betragtede periode, faldt EU-erhvervsgrenens markedsandel imidlertid svagt med 0,7 % i den betragtede periode. Markedsandelen steg fra 71,9 % i 2012 til 71,2 % i NUP. Investeringerne steg med 11 % i den betragtede periode og investeringsafkastet fra 18,6 % i 2012 til 31,6 % i NUP. Produktiviteten var konstant, hvorimod beskæftigelsen steg i takt med produktions- og salgsmængderne, dvs. med 17 % i den betragtede periode.
- (168) En række skadesindikatorer er blevet analyseret separat for OEM- og AM-segmentet. Undersøgelsen viste, at EU-erhvervsgrenen på linje med den generelle udvikling på EU-markedet øgede salget væsentligt i OEM-segmentet, og at salget i AM-segmentet faldt. Rentabiliteten blev anslået til at være positiv i både OEM- og AM-segmentet trods faldet i salgsmængden i sidstnævnte segment.
- (169) På baggrund af ovenstående konkluderede Kommissionen, at EU-erhvervsgrenen ikke led væsentlig skade, jf. grundforordningens artikel 3, stk. 5.

#### F. SANDSYNLIGHEDEN FOR FORTSAT ELLER FORNYET SKADE

- (170) Undersøgelsen har vist, at importen fra Kina skete til dumpingpriser i den nuværende undersøgelsesperiode, og at der var sandsynlighed for fortsat dumping, hvis foranstaltningerne fik lov til at udløbe.
- (171) Da EU-erhvervsgrenen ikke led væsentlig skade, blev det vurderet, om der var sandsynlighed for fornyet skade, hvis foranstaltningerne over for Kina får lov at udløbe i henhold til grundforordningens artikel 11, stk. 2.
- (172) For at fastslå sandsynligheden for fornyet dumping blev der foretaget en analyse af en række elementer, herunder produktionskapaciteten og den uudnyttede kapacitet i Kina, EU-markedets tiltrækningskraft, de kinesiske eksporterende producenters eksportadfærd i andre tredjelande, herunder gældende antidumping- eller udligningsforanstaltninger vedrørende aluminiumshjul i andre tredjelande, salg på det kinesiske hjemmemarked, den kinesiske importmængde og priserne på EU-markedet, herunder priserne under ordningen for aktiv forædling. Analysen tog også højde for stigningen i EU-forbruget og EU-erhvervsgrenens rentabilitet i den betragtede periode.

#### ***Produktionskapacitet og uudnyttet kapacitet i Kina***

- (173) Analysen i betragtning 55-74 viste, at der er en omfattende tilgængelig uudnyttet kapacitet i Kina. Den uudnyttede kapacitet blev anslået til mellem 42 mio. og 60 mio. enheder. Det nedre interval af en sådan uudnyttet kapacitet dækker allerede over 80 % af EU-produktionen på 50,5 mio. enheder i NUP. Den udgør desuden omkring 60 % af det samlede EU-forbrug i NUP på 70 mio. enheder.

#### ***EU-markedets tiltrækningskraft***

- (174) Som påvist i betragtning 77-78 blev der ligeledes eksporteret betydelige mængder fra Kina til bl.a. USA, Canada, Indien, Japan og Mexico. De samarbejdsvillige eksporterende producenters prisniveauer på de vigtigste eksportmarkeder var til tider lavere end de samme eksporterende producenters prisniveauer ved eksport til Unionen. EU-markedet er derfor attraktivt i denne forbindelse på grund af de kinesiske eksporterende producenter muligheder for at opnå en højere fortjeneste. Incitamentet til at omdirigere denne eksport til EU-markedet i tilfælde af foranstaltningernes ophævelse var således stort. De involverede mængder svarede til omkring 14 mio. enheder i NUP <sup>(1)</sup> eller til 20 % af EU-forbruget og til omkring 28 % af EU-erhvervsgrenens produktions- og salgsmængder.

<sup>(1)</sup> Se fodnote 31-34 vedrørende beregning af de pågældende mængder for de vigtigste eksportmarkeder.

- (175) Som anført i betragtning 89-92 vedrørende det kinesiske hjemmemarkedssalg blev det desuden konstateret, at det kinesiske hjemmemarked for det første ikke kan absorbere den tilgængelige uudnyttede kapacitet i Kina, og at der for det andet sandsynligvis vil ske en omdirigering af hjemmemarkedssalget til EU på grund af de beregnede væsentlige prisforskelle.
- (176) Bilindustrien i EU købte allerede varer fra kinesiske eksporterende producenter i NUP og havde etableret tætte forretningsforbindelser. Som anført i betragtning 111 skal kinesiske leverandører overholde specifikke tekniske standarder, der kræves af kunderne i EU. De fire stikprøveudvalgte kinesiske eksporterende producenter eksporterede næsten udelukkende til OEM-segmentet og var derfor allerede fuldt ud certificerede leverandører i dette segment.
- (177) Som anført i betragtning 113 udgjorde den samlede import fra kinesiske eksporterende producenter i OEM-segmentet omkring 1,6 mio. enheder i undersøgelsesperioden. Da de stikprøveudvalgte kinesiske eksporterende producenter som fastslået i betragtning 14 tegnede sig for omkring 40 % af den samlede import fra Kina i NUP (omkring 880 000 enheder), og da disse eksportører var OEM-certificeret, kan det konkluderes, at kun omkring halvdelen af den samlede import i OEM-sektoren kom fra de stikprøveudvalgte eksporterende producenter, mens den anden halvdel kom fra ikke-stikprøveudvalgte eller ikke-samarbejdsvillige eksporterende producenter. En stor del af de andre kinesiske eksporterende producenter, for hvilke der ikke forelå oplysninger, er således certificerede producenter, som i øjeblikket eksporterer til OEM-segmentet i EU.
- (178) På denne baggrund kan det med rimelighed konkluderes, at en del af den uudnyttede kinesiske kapacitet allerede på kort sigt i det mindste vil være til rådighed for eksport til EU.

#### **Prispolitik på andre tredjelandsmarkeder**

- (179) Prisniveauet for den kinesiske eksport til andre tredjelandsmarkeder blev også analyseret med henblik på at få et fingerpeg om det sandsynlige prisniveau på EU-markedet, hvis foranstaltningerne ophæves. Prispolitikken på andre tredjelandsmarkeder blev anset for at være et rimeligt udtryk for den fremtidige prispolitik i EU i betragtning af de store og repræsentative mængder eksporteret til disse markeder, hvor adgangen var ubegrænset i denne undersøgelsesperiode. Derudover forelå data pr. varetype fra de samarbejdsvillige eksporterende producenter. De stikprøveudvalgte eksporterende producenters eksportpriser til andre tredjelandsmarkeder blev sammenlignet med EU-erhvervsgrænsens salgspriser for tilsvarende varetyper. Denne detaljerede prissammenligning viste, at de kinesiske priser ved salg af 7,4 mio. enheder i NUP til de andre tredjelandsmarkeder var omkring 30 % lavere i gennemsnit end EU-erhvervsgrænsens priser på EU-markedet. Denne betydelige prisforskel kombineret med den høje tilgængelige uudnyttede kapacitet i Kina udgør et stærkt incitament for de kinesiske eksporterende producenter til hurtigt at (om)dirigere eksporten til EU-markedet, hvis foranstaltningerne ophæves.
- (180) Handelsbeskyttelsesforanstaltninger mod kinesiske importører af aluminiumshjul er allerede blevet indført på andre vigtige markeder, nemlig i Australien (antidumping- og udligningstold) og for nylig også i Indien (antidumpingtold), hvilket også betyder, at de kinesiske eksporterende producenters adgang til disse markeder er begrænset. I den nuværende undersøgelse er det desuden blevet fastslået, at der fortsat var en betydelig dumping i NUP. I lyset af en tilsvarende prispolitik på andre tredjelandsmarkeder er der derfor ingen grund til at antage, at den kinesiske prispolitik vil blive ændret, hvis EU-foranstaltningerne ophæves.
- (181) Ifølge oplysningerne i anmodningen om en fornyet undersøgelse kan den sandsynlige udvikling af markedssituationen i EU, hvis foranstaltningerne ophæves, ligeledes anskues på baggrund af udviklingen af situationen i USA, hvor der ikke er indført antidumpingforanstaltninger. I USA har de kinesiske eksporterende producenter opnået en markedsandel på over 50 %, hvilket har resulteret i lukningen af mere end 20 nationale producenter. Det skal bemærkes, at de vigtigste bilproducenter har produktionsanlæg og købsorganisationer i USA og i EU, og de samme virksomhedsgrupper opererer således på begge markeder, og det er sandsynligt, at de vil anvende de samme strategier til at tackle store importmængder til lave priser fra Kina.
- (182) En af de interesserede parter hævdede, at den uudnyttede kapacitet i Kina kun vedrører aluminiumshjul til AM-segmentet, og at der ikke vil være nogen uudnyttet kapacitet for OEM-hjul, hvor efterspørgslen har været stigende. Mængden af kinesiske OEM-hjul vil derfor være begrænset, og det er ikke sandsynligt, at store mængder kan sælges på EU-markedet, som primært er rettet mod OEM-segmentet. Denne part spurgte også ind til, hvordan den uudnyttede kinesiske kapacitet i OEM-segmentet var blevet beregnet, og hvilke kinesiske producenter der blev betragtet som certificerede.

- (183) Som forklaret i betragtninger 177 tegnede de ikke-stikprøveudvalgte eller ikke-samarbejdsvillige eksporterende producenter i Kina sig for omkring 50 % af den kinesiske eksport til OEM-segmentet i EU. En stor del af de kinesiske eksporterende producenter, for hvilke der ikke forelå oplysninger, er således certificerede producenter, som i øjeblikket eksporterer til OEM-segmentet i EU. På denne baggrund blev det konkluderet, at en del af den uudnyttede kinesiske kapacitet allerede på kort sigt i det mindste vil være til rådighed for eksport til EU's OEM-segment.
- (184) Flere kinesiske eksporterende producenter hævdede, at den omstændighed, at visse varetyper er lavere prisfastsat på andre eksportmarkeder, ikke kan betragtes som et incitament for de kinesiske eksporterende producenter til at (om)dirigere denne eksport til EU-markedet, hvis foranstaltningerne ophæves. De hævdede, at Kommissionen i analysen af den kinesiske prispolitik fejlagtigt så bort fra varetyper, hvor de kinesiske eksportørers priser til andre tredjelande var højere end priserne for samme varetyper, som EU-erhvervsgrenen solgte på EU-markedet, hvilket resulterede i en betydelig overvurdering af det potentielle underbud, der i realiteten kun ville udgøre 0,45 %. Disse parter påstod endvidere, at de andre eksportmarkeder vil give en større fortjeneste end eksporten til EU-markedet, og at de kinesiske eksportører er nødt til at fastholde deres forretningsforbindelser på det kinesiske hjemmemarked og på andre tredjelandes eksportmarkeder. De hævdede også, at de kinesiske eksportører skal være i stand til at tilbyde deres kunder på disse markeder et komplet varesortiment, og de vil derfor ikke have incitament til at omdirigere eksporten af visse varetyper til EU alene med den begrundelse, at priserne er højere på EU-markedet. De hævdede derfor, at der ikke ville være nogen risiko for en væsentlig stigning i importen fra Kina, hvis foranstaltningerne får lov til at udløbe.
- (185) For det første var formålet med Kommissionens analyse i betragtning 179 at fastslå forskellene mellem de opkrævede priser på EU-markedet på den ene side og priserne ved salg til andre markeder i tredjelande på den anden side for tilsvarende varetyper for at få et fingerpeg om de sandsynlige prisniveauer for den kinesiske import til EU-markedet, hvis foranstaltningerne ophæves, og ikke at beregne underbudsmargener. Denne prisforskel viser også, at de kinesiske eksporterende producenter kan komme ind på EU-markedet med priser, der er væsentligt lavere end EU-erhvervsgrenens priser, selv om de stadig ligger i den højere end i forhold til priserne på andre tredjelandsmarkeder. Dette udgør et stærkt incitament for de kinesiske eksporterende producenter til at eksportere til EU-markedet, bl.a. også i lyset af den omfattende uudnyttede kapacitet i Kina. For det andet er påstanden om, at de eksporterende producenter skal tilbyde kunder på andre markeder et komplet varesortiment, ikke blevet dokumenteret. Undersøgelsen viste tværtimod, at udbudsproceduren normalt gennemføres særskilt for hver varetype, og at kunderne køber samme varetyper hos flere forskellige leverandører, hvilket ikke understøtter påstandene om, at den samme kunde skal tilbydes et bredt sortiment af varetyper. Disse påstande afvises derfor.
- (186) De samme parter hævdede også, at indførelsen af handelsbeskyttelsesforanstaltninger over for importen af kinesiske aluminiumshjul i Australien og Indien er irrelevant, og at indførelsen af handelsbeskyttelsesforanstaltninger på bestemte markeder ikke kan danne grundlag for at drage konklusioner om prispolitikken på andre markeder, der kun kan fastslås på baggrund af en undersøgelse foretaget af de relevante undersøgelsesmyndigheder. Disse parter anførte endvidere, at handelsbeskyttelsesforanstaltninger indføres på grundlag af data vedrørende en tidligere undersøgelsesperiode, hvorimod en udløbsundersøgelse bør baseres på en fremadrettet analyse. Endelig vil Indien og Australien ifølge parterne kun være mindre eksportmarkeder for de kinesiske eksporterende producenter, og selv om der blev indført foranstaltninger, ville eksporten til disse lande fortsat have været stabil på grund af de respektive indenlandske erhvervsgrenes manglende kapacitet. Disse parter påstod derfor, at indførelsen af antidumpingforanstaltninger i disse lande ikke vil indebære en eventuel omdirigering af eksporten fra disse markeder til EU.
- (187) I modsætning til parternes påstand har Kommissionen ikke har anvendt de australske eller indiske undersøgelser for at påvise sandsynligheden for fortsat dumping på EU-markedet. Indførelsen af handelsbeskyttelsesforanstaltningerne på disse markeder viser imidlertid, at adgangen til disse markeder er begrænset. Med hensyn til den potentielle eksport, der kan blive omdirigeret til EU, er Australien ikke medtaget i de anslåede mængder. For så vidt angår Indien, var det for tidligt at drage konklusioner om den præcise indvirkning, da antidumpingforanstaltningerne først blev indført i 2015. Som nævnt ovenfor er det imidlertid sandsynligt, at en del af disse mængder i det mindste omdirigeres til EU-markedet. Indien var desuden et af de kinesiske eksporterende producenters største eksportmarkeder i NUP, og eksporten ligger på niveau med den samlede kinesiske eksport til EU i den samme periode og er derfor ikke uvæsentlig. Denne påstand afvises derfor.
- (188) De samme parter påstod desuden, at fraværet af antidumpingforanstaltninger i USA viser, at de kinesiske eksporterende producenter ikke benytter en urimelig handelspraksis på dette marked. Parterne hævdede endvidere, at stigningen i importen fra Kina og importen fra andre tredjelande til USA udelukkende skyldtes den indenlandske erhvervsgrenes forsyningsknaphed på det amerikanske marked. Disse parter hævdede, at visse store

amerikanske producenters konkurs i 2009 var forårsaget af den globale finansielle krise og ikke af importen fra Kina. Endelig hævdede disse parter, at selv om de vigtigste bilproducenter i USA har produktionsanlæg og købsorganisationer i USA og i EU, og de samme virksomhedsgrupper således opererer på begge markeder, er det ikke sandsynligt, at de vil anvende de samme strategier på begge markeder over for importen fra Kina.

- (189) For det første var det ikke Kommissionens hensigt at fastslå, om importen fra kinesiske eksporterende producenter til USA var urimeligt prisfastsat. Men situationen i USA viser imidlertid, at kunderne skiftede leverandører som følge af den kinesiske lavprisimport, og at den indenlandske erhvervsgren stort forsvandt fra markedet. Undersøgelsen viste, at det forventede prisniveau for den kinesiske import til EU, hvis foranstaltningerne får lov til at udløbe, vil være 8-30 % lavere end EU-erhvervsgrenens nuværende prisniveau. For så vidt angår priserne ved eksport til EU-markedet, var det desuden opfattelsen, at der var tale om en betydelig dumping. Påstandene om, at lukningen af de indenlandske producenter i USA og den amerikanske industris tab af markedsandele ikke var forbundet med den kraftige stigning i den kinesiske import, men derimod med den finansielle krise, var ubegrundede og afvises derfor. Selv i en situation med økonomisk afmatning lykkedes det rent faktisk de kinesiske eksporterende producenter at øge deres markedsandele i USA. Selv om den finansielle og økonomiske krise kan have haft en indvirkning på de amerikanske indenlandske producenters situation, har stigningen i den kinesiske lavprisimport således forværret denne situation betydeligt. Påstanden om, at de samme bilfabrikanter vil anvende andre indkøbsstrategier i EU end i USA, blev ikke underbygget med dokumentation og afvises derfor. Som forklaret i betragtning 181 opererer de største bilproducenter i og køber hjul til deres produktionsanlæg i både USA og EU, og der er ingen objektive grunde til, at de ville anvende forskellige strategier over for importen fra Kina, hvis tolden ophæves og priserne over for kunderne er de samme på begge markeder. Det fastholdes derfor, at udviklingen på det amerikanske marked påviser den sandsynlige udvikling på EU-markedet, hvis foranstaltningerne ophæves.

#### ***De kinesiske priser på EU-markedet***

- (190) Som nævnt i betragtning 123 ville de stikprøveudvalgte kinesiske eksporterende producenters priser på EU-markedet uden antidumpingforanstaltninger have underbudt EU-erhvervsgrenens salgspriser med 8 %. Ved den særskilte analyse af AM- og OEM-segmentet var resultaterne mere udtalte, nemlig 12,4 % for AM-segmentet og 8,7 % for OEM-segmentet. For de ikke-stikprøveudvalgte eksporterende producenters vedkommende ville den gennemsnitlige underbudsmargen være 7,5 % ifølge Eurostat-data. Med hensyn til importen under ordningen for aktiv forædling, jf. betragtning 124, lå den gennemsnitlige konstaterede underbudsmargen på samme niveau (7,6 %). Det skal dog erindres, at sidstnævnte som ligeledes nævnt i betragtning 124 er baseret på gennemsnitspriser uden opdeling af forskellige varetyper, og den udgør kun en meget lille mængde, nemlig 0,6 % af EU-forbruget i NUP. I modsætning hertil og som nævnt i betragtning 179 var prisforskellen mellem de kinesiske priser ved salg til USA, Japan og Indien og EU-erhvervsgrenens priser baseret på oplysninger fra de samarbejdsvillige kinesiske eksporterende producenter, og der er ved beregningen taget hensyn til de forskellige varetyper. Disse beregninger var derfor mere præcise og blev betragtet som en bedre indikation af de kinesiske eksporterende producenters mulige fremtidige prisniveauer, hvis foranstaltningerne bortfalder, end beregningen af importpriserne under ordningen for aktiv forædling baseret på simple gennemsnit.

#### ***Indvirkning på EU-erhvervsgrenens situation***

- (191) På grundlag af ovenstående kan det konkluderes, at importen fra Kina, hvis foranstaltningerne ophæves, sandsynligvis vil blive genoptaget i betydelige mængder og til dumpingpriser, der med stor sandsynlighed vil underbyde EU-erhvervsgrenens priser væsentligt (mellem 8 % til omkring 30 %) og således presse prisen ned på markedet. Hvis de kinesiske eksporterende producenters strategi er at sælge på EU-markedet til en pris, der er 8-30 % lavere end EU-erhvervsgrenens salgspris, skyldes det sandsynligvis, at det vil give dem mulighed for at vinde markedsandele i EU, som er et attraktivt marked, og samtidig give dem mulighed for at sælge til højere priser end i USA (og på andre markeder i tredjelande).
- (192) EU-erhvervsgrenen vil således sandsynligvis tabe produktions- og salgsmængder og markedsandele på EU-markedet. Denne udvikling kan forventes at have en skadelig indvirkning på EU-erhvervsgrenens situation, da tab af produktions- og salgsmængder kombineret med en nedgang i salgspriser i en erhvervsgren af denne karakter, som har en uelastisk omkostningsstruktur og høje faste omkostninger, vil have en klar negativ indvirkning på

rentabiliteten. Dette var tilfældet i den oprindelige undersøgelse, hvor de kinesiske priser faldt med 8 %, hvilket medførte en stigning i importmængden fra Kina fra 3,7 mio. enheder til 6,1 mio. enheder (svarende til en stigning i markedsandelen fra 6,3 % til 12,4 %) og forvoldte EU-erhvervsgrenen væsentlig skade. På daværende tidspunkt førte dette for EU-erhvervsgrenens vedkommende til et fald i produktionen (- 24 %), i salget (- 21 %) og i priser (- 6 %), hvilket havde indvirkning på rentabiliteten, der faldt fra 3,2 % til - 5,4 %. Det konstaterede kinesiske prisfald i den oprindelige undersøgelse svarer til den konstaterede underbudsmargen i NUP for importen fra de samarbejdsvillige kinesiske eksporterende producenter uden den konstaterede antidumpingtold. I betragtning af de betydelige lavere priser til det amerikanske marked (og andre markeder i tredjelande) er det imidlertid sandsynligt, at prisfaldet på importen fra Kina, hvis foranstaltningerne ophæves, vil blive større. I et forsigtigt scenarie vil prisniveauet for importen fra Kina falde med 15 %, og indvirkningen på EU-erhvervsgrenens rentabilitet vil sandsynligvis være betydeligt større end den virkning, der blev konstateret i den oprindelige undersøgelse, og den kan potentielt resultere i et fald på omkring 16 procentpoint.

- (193) Nogle interesserede parter påstod, at henvisningen til EU-erhvervsgrenens situation i den oprindelige undersøgelse er irrelevant på grund af den helt ændrede markedsituation og det nuværende behov for at få dækket EU-efterspørgslen med denne import. Det hævdedes, at EU-efterspørgslen vil fortsætte med at stige og i stadig større grad overstige EU-erhvervsgrenens kapacitet. Derfor vil de eventuelle virkninger af øget import ikke være de samme som i den betragtede periode i den oprindelige undersøgelse.
- (194) Undersøgelsen viste ganske rigtigt, at situationen på EU-markedet har ændret sig siden den oprindelige undersøgelse, og at især forbruget var stigende i den betragtede periode i den nuværende undersøgelse, hvorimod forbruget faldt i den oprindelige undersøgelse. Undersøgelsen viste på den anden side også, at EU-erhvervsgrenen har øget sin produktionskapacitet og vil øge den yderligere med henblik på at imødekomme det stigende forbrug og således forhindre en endnu større forskel mellem EU-forbruget og erhvervsgrenens kapacitet. Til trods for visse interesserede parter påstande om, at markedet for aluminiumshjul er bestemt af forbrugernes krav om specifikke tekniske kvalifikationer, har undersøgelsen endvidere vist, at der også er skarp priskonkurrence mellem leverandørerne på markedet. Dette bekræftes også af det forhold, at EU-erhvervsgrenen ikke i fuldt omfang kunne drage fordel af det øgede forbrug og kun var i stand til at opretholde en relativt stabil markedsandel med en beskeden nedgang i den betragtede periode. Det er derfor forkert at antage, at EU-erhvervsgrenen selv med øget forbrug automatisk vil kunne drage fordel heraf i fuldt omfang og vil kunne producere med fuld kapacitet. Lavprisdumpingimport kom i forbindelse med den oprindelige undersøgelse ind på EU-markedet og overtog markedsandele fra EU-erhvervsgrenen. I betragtning af de sandsynlige underbudsmargener, der blev konstateret (mellem 8 og 30 %), og den betydelige uudnyttede kapacitet i Kina kan det forventes, at lavprisimporten til trods for det øgede forbrug med stor sandsynlighed overtager EU-erhvervsgrenens kunder og markedsandele. Derfor er henvisningen til den oprindelige undersøgelse et gyldigt benchmark, og parternes argumenter i den henseende blev afvist.
- (195) Som følge heraf var det rimeligt at forvente, at EU-erhvervsgrenen i det sandsynlige scenarie, at væsentlige kinesiske importmængder til lave dumpingpriser vil komme ind på EU-markedet, hvis tolden ophæves, vil reagere på samme måde som konstateret i den oprindelige undersøgelse, dvs. med virkninger for både mængder og priser. På grundlag af de faktiske forhold i denne undersøgelse kan det konkluderes, at det sandsynlige prisfald (i intervallet 8-30 %), stigningen i produktionsomkostningerne (på grund af de faldende produktionsmængder) og faldet i salgsmængderne (i takt med, at Kina genvinder markedsandele) vil betyde, at rentabiliteten går i nul eller bliver negativ og under alle omstændigheder kommer under niveauet for den målfortjeneste, der blev fastsat i den oprindelige undersøgelse (3,2 %).
- (196) En anden overvejelse var baseret på beregningen af en ikke-skadevoldende pris for EU-erhvervsgrenen på grundlag af erhvervsgrenens gennemsnitlige produktionsomkostninger i NUP og ovennævnte målfortjeneste i den oprindelige undersøgelse i et konservativt scenarie, hvor denne fortjeneste fortsat vurderes som rimelig. I denne forbindelse hævdede EU-erhvervsgrenen imidlertid, at en fortjeneste på 3,2 % ikke sikrer erhvervsgrenens langsigtede overlevelse, og den anførte i stedet, at en rimelig fortjeneste ville være 10 % i denne kapitalintensive erhvervsgren. Ud fra en målfortjeneste på 3,2 % blev den gennemsnitlige ikke-skadevoldende pris beregnet til 48,26 EUR/enhed. Der skal erindres, at de kinesiske eksporterende producenter sandsynligvis vil være i stand til at sælge til EU til priser, der ligger mindst 8 % under EU-erhvervsgrenens priser, uden told, hvis ikke helt op til 30 % under. Selv om de kinesiske importpriser kun faldt med 8 %, ville EU-erhvervsgrenen være nødsaget til at sænke sine salgspriser til et niveau, der er lavere end den ikke-skadevoldende pris som beregnet ovenfor, for at matche denne konkurrerende importpris, hvilket bekræfter det skadevoldende omfang af de sandsynlige importpriser. Situationen ville blive endnu mere dramatisk, hvis importpriserne faldt endnu mere, hvilket faktisk er sandsynligt, som det fremgår af analysen ovenfor af de kinesiske priser ved salg til tredjelandsmarkeder.

- (197) EU-erhvervsgrenens rentabilitet vil sandsynligvis falde som følge heraf, hvilket ikke kun vil berøre produktionskapaciteten, men ligeledes hæmme EU-erhvervsgrenens teknologiske udvikling. Dette kan resultere i lukninger af anlæg og tab af arbejdspladser i EU. Det bør bemærkes, at denne situation sandsynligvis bliver forværret af det forhold, at EU-erhvervsgrenen allerede har investeret i kapacitetsforøgelser i den betragtede periode som anført i betragtning 162. Ethvert tab af salgs- og produktionsmængde på grund af øget installeret kapacitet vil have en endnu mere skadelig indvirkning på EU-erhvervsgrenens økonomiske situation.
- (198) En række interesserede parter påstod, at EU-erhvervsgrenen, da EU-markedet ikke ville være så attraktivt, at de kinesiske eksporterende producenter ville omdirigere deres eksport fra andre tredjelande til EU-markedet, hvis foranstaltningerne blev ophævet, selv uden foranstaltninger vil kunne fastholde sine salgsmængder og markedsandele. Disse parter bestred derfor den beskrevne indvirkning af stigningen i den kinesiske import på EU-erhvervsgrenens situation, navnlig med hensyn til investeringer og tab af arbejdspladser. De hævdede, at EU-erhvervsgrenen vil fastholde sine salgsmængder og fortjeneste i lyset af de påståede kapacitetsbegrænsninger.
- (199) De påstod i denne forbindelse, at de kinesiske eksporterende producenter ville opnå større fortjeneste på markedet i andre tredjelande og ville have en økonomisk interesse i at fastholde deres kunder på disse tredjelandsmarkeder. Disse påstande var ikke underbygget af dokumentation eller bekræftet i undersøgelsen. I modsætning til, hvad der blev hævdet, viste resultaterne af undersøgelsen klart, at importen fra Kina, hvis foranstaltningerne blev ophævet, sandsynligvis ville blive genoptaget som nærmere beskrevet i betragtning 75-96. Denne import vil sandsynligvis finde sted til priser, der er væsentligt lavere end EU-erhvervsgrenens priser, og det vil sandsynligvis ske på bekostning af EU-erhvervsgrenen, der vil tabe betydelige salgsmængder som nærmere beskrevet nedenfor i betragtning 200-242. På baggrund af disse forhold afvises de pågældende interesserede parters påstande på dette område.
- (200) Ved en særskilt analyse af sandsynligheden for fornyet skade for OEM- og AM-segmentet på baggrund af de kinesiske eksporterende producenters stigende fokus på OEM-segmentet ville situationen ikke se væsentligt anderledes ud. Det forventes, at markedsudviklingen med voksende fokus på OEM-segmentet vil fortsætte fremover. Det kan derfor også forventes, at den stigende import fra Kina i OEM-segmentet vil fortsætte, og det største pristryk fra importen fra Kina vil også blive udøvet i dette segment. Dette vil sandsynligvis have en væsentlig indvirkning på EU-erhvervsgrenens rentabilitet og dens generelle situation, jf. betragtning 191-197.
- (201) En række interessenter påstod, at der ikke er nogen risiko for omdirigering af den kinesiske eksport af aluminiumshjul til EU på grund af den forventede stigende efterspørgsel efter aluminiumshjul både i Kina og globalt. Disse parter hævdede, at den kinesiske efterspørgsel på hjemmemarkedet ville stige med omkring 14 mio. enheder mellem 2016 og 2020 og den globale efterspørgsel med 23 mio. enheder. Det blev på dette grundlag hævdet, at disse markeder kunne absorbere den kinesiske uudnyttede kapacitet.
- (202) Disse påstande var baseret på den antagelse, at den globale og den kinesiske kapacitet vil være konstant. Der er imidlertid tegn på, at operatører i Kina og på andre markeder i tredjelande har øget deres produktionskapacitet for at imødegå den stigende efterspørgsel. Som anført i betragtning 89 har de fire stikprøveudvalgte grupper alene øget deres samlede kapacitet med omkring 16 mio. enheder i den betragtede periode. Som anført i betragtning 75-82 har undersøgelsen vist, at EU-markedet er attraktivt for de kinesiske eksportører i forhold til andre vigtige kinesiske eksportmarkeder på grund af priserne. Det gælder også for det kinesiske hjemmemarked, hvor de gennemsnitlige priser er betydeligt lavere end i EU. På denne baggrund vil kinesiske eksportører have et stort incitament til at (om)dirigere deres eksport til EU i stedet for til andre eksportmarkeder eller til hjemmemarkedet. Som anført i betragtning 78 indførte Indien, et af de vigtigste kinesiske eksportmarkeder, desuden en antidumpingtold i maj 2015, og der vil derfor med stor sandsynlighed ske en omdirigering af eksporten til EU, hvis foranstaltningerne får lov til at udløbe. I Australien pålægges import fra Kina antidumping- og udligningstold.
- (203) Den nuværende betydelige uudnyttede kapacitet i Kina, jf. betragtning 74, er under alle omstændigheder langt større end den forventede stigning i den globale efterspørgsel. På dette grundlag blev disse påstande afvist.
- (204) De samme parter hævdede endvidere, at den kinesiske import ikke underbød EU-erhvervsgrenens priser. De påstod også, at de kinesiske priser for aluminiumshjul til andre eksportmarkeder var højere end priserne til EU, og at EU-markedet derfor ikke er attraktivt for de kinesiske eksportører.



- (205) Når de stikprøveudvalgte kinesiske eksporterende producenters importpriser blev vurderet uden antidumpingtold, var underbudsmargenerne 8 % i gennemsnit, jf. betragtning 123. Den gennemsnitlige underbudsmargen for de ikke-stikprøveudvalgte kinesiske eksporterende producenter var 7,5 % ifølge Eurostat-data. Som det ligeledes blev anført i betragtning 75-92 og 202 viste undersøgelsen, at EU-markedet er attraktivt for de kinesiske eksportører. Denne påstand blev derfor afvist.
- (206) Flere interesserede parter hævdede, at importen fra Kina af den pågældende vare var begrænset i NUP og kun var til stede på EU-markedet i begrænsede mængder. På denne baggrund satte de pågældende parter spørgsmålstegn ved Kommissionens konklusion om, at de kinesiske eksporterende producenter havde fastholdt deres kundegrundlag i OEM-segmentet efter den oprindelige undersøgelse. Endelig fremhævede de, at de kinesiske eksporterende producenter havde tabt salgsmængder og markedsandele i AM-segmentet og generelt.
- (207) Ovennævnte påstande er ikke i sig selv i strid med Kommissionens konklusioner om markedsvolumen. Det bemærkes, at de interesserede parter ikke bestred, at der har været en stigning i salget til OEM-segmentet efter UP i den oprindelige undersøgelse, som fastslået i undersøgelsen. På baggrund af denne udvikling har de pågældende interesserede parter ikke fremlagt nogen rimelig begrundelse eller dokumentation for deres påstand om, at de kinesiske eksporterende producenter har mistet deres OEM-kundegrundlag efter UP i den oprindelige undersøgelse. EU-erhvervsgrenens situation i NUP er beskrevet i betragtning 132-169. Da det blev konkluderet, at EU-erhvervsgrenen ikke led væsentlig skade i NUP, er påstanden om, at importen fra Kina ikke lagde pres på EU-markedet, ikke relevant. Den sandsynlige udvikling i den kinesiske import til EU, hvis foranstaltningerne får lov til at udløbe, blev analyseret i betragtning 54-96, og de sandsynlige virkninger af denne import blev analyseret i betragtning 191-200. De pågældende parter fremlagde ingen specifikke oplysninger om deres generelle påstand og navnlig ikke om, hvilken eller hvilke dele af Kommissionens analyse, de er uenige i. Disse påstande afvises derfor. Hvad angår påstanden om, at den forventede efterspørgsel efter aluminiumshjul er større end EU-erhvervsgrenens kapacitet, skal det endelig bemærkes, at formålet med foranstaltningerne ikke er at sikre EU-erhvervsgrenen en markedsandel på 100 % eller at forhindre import på anden vis. Denne påstand blev derfor også afvist.
- (208) De samme parter hævdede, at en eventuel stigende import fra Kina — på grund af gabet mellem EU-erhvervsgrenens produktionskapacitet og efterspørgslen på EU-markedet — hovedsagelig vil være i konkurrence med andre importkilder, navnlig Tyrkiet, især da EU-producenterne er begyndt at gå mere og mere i retning af teknologisk avancerede produkter, der angiveligt ikke produceres i Kina og i andre tredjelande.
- (209) Denne påstand blev ikke dokumenteret. Undersøgelsen har tværtimod vist, at de kinesiske producenter og producenterne fra tredjelande også fremstiller teknologisk avancerede produkter. Som anført i betragtning 130 og 150 var gennemsnitspriserne for importen fra Tyrkiet desuden lavere end EU-erhvervsgrenens priser, og EU-erhvervsgrenens kunder vil derfor have et langt større incitament til at købe varer fra kinesiske leverandører end de kunder, der køber varer fra de tyrkiske leverandører. Denne påstand afvises derfor.
- (210) De samme parter påstod desuden, at de kinesiske importpriser til Tyskland (der angiveligt var det største marked for aluminiumshjul i EU) var højere end priserne på importen fra Tyrkiet, og de kinesiske priser var også højere end en række EU-medlemsstaters salgpriser ifølge Eurostat-data. Prisoplysningerne vedrørte NUP i 2015 og første kvartal af 2016. På dette grundlag påstod parterne, at importen fra Kina ikke har presset EU-erhvervsgrenens priser. Parterne påstod endvidere, at underbudsmargenerne for den kinesiske import vil vise en faldende tendens, og at det således kan konkluderes, at der ikke vil være underbud eller målprisunderbud i 2016, selv om antidumpingtolden blev fratrukket salgspriserne.
- (211) I overensstemmelse med artikel 3 og artikel 4, stk. 1, i grundforordningen er analysen af EU-erhvervsgrenens salgspriser, skadesbilledet og sandsynligheden for fornyet skade for det første baseret på vurderingen af EU-markedet som helhed og EU-erhvervsgrenen som helhed. Salgspriserne i visse regioner i EU kan derfor ikke betragtes særskilt. De interesserede parter har ikke påstået eller dokumenteret, at betingelserne i grundforordningens artikel 4, stk. 1, litra b), var opfyldt.
- (212) For det andet var denne påstand under alle omstændigheder baseret på en sammenligning af gennemsnitspriser pr. kg uden hensyntagen til forskellene mellem varettyper. Som anført i betragtning 123 viste analysen baseret på de fuldstændige og verificerede data fra de stikprøveudvalgte eksporterende producenter og EU-producenterne, at der var en gennemsnitlig underbudsmargen på 8 %.

- (213) For det tredje var påstanden om, at underbuds- og målprisunderbudsmargenerne ville blive negative i 2016, baseret på rene antagelser, der ikke var dokumenteret. Disse påstande blev derfor afvist.
- (214) De samme parter påstod endvidere, at ophævelsen af foranstaltningerne ikke vil resultere i skadelige pristryk, da EU-erhvervsgrenens eventuelle manglende rentabilitet vil kunne tilskrives erhvervsgrenens høje omkostningsniveauer, der ikke hænger sammen med råvarepriserne. De hævdede endvidere, at EU-erhvervsgrenen kunne opnå en fortjenstmargen, der var større end målfortjenesten, hvis den rationaliserede produktionsomkostningerne. Parterne påpegede også, at de øgede priser og produktionsomkostninger ikke kan knyttes til den tekniske udvikling af aluminiumshjul, herunder navnlig til fremstillingen af større hjul og de såkaldte »bright wheels«.
- (215) For det første og som nævnt i betragtning 151 og 153 viste undersøgelsen, at EU-erhvervsgrenens stigende salgspriser og produktionsomkostninger hovedsageligt var knyttet til den betydelige stigning i andelen af større hjul og de såkaldte »bright wheels«. Denne konklusion var baseret på efterprøvede oplysninger fra EU-producenterne i stikprøven. De pågældende parter fremlagde ingen dokumentation, der modsagde eller anfægtede disse efterprøvede tal. Disse påstande afvises derfor. For det andet var påstanden om, at EU-erhvervsgrenen kunne opnå en fortjenstmargen, der var større end målfortjenesten, hvis den rationaliserede produktionsomkostningerne, en ren antagelse, der ikke var underbygget af dokumentation. Undersøgelsen viste, at EU-erhvervsgrenen var effektiv, hvilket bekræftes af det forhold, at EU-erhvervsgrenens nominelle produktivitet var stabil i den betragtede periode på trods af udviklingen af større og mere komplekse aluminiumshjul, jf. tabel 10. Disse påstande afvises derfor.
- (216) De samme parter hævdede desuden, at de kinesiske producenter af aluminiumshjul vil være mindre konkurrencedygtige end EU-erhvervsgrenen på markedet for større hjul og »bright wheels«, da de stadig er nødsaget til investere i særlige maskiner og udstyr til fremstilling af disse typer hjul i store mængder. De pågældende parter gjorde derfor gældende, at ophævelsen af antidumpingforanstaltningerne ikke vil påvirke EU-producenternes fortjeneste på disse specifikke, mere teknologisk avancerede produkter.
- (217) For det første fremgår det af undersøgelsen, at de kinesiske eksporterende producenter allerede fremstillede de større hjul og de såkaldte »bright wheels« i NUP. For det andet fremgår det af undersøgelsen, at disse hjul på trods det stigende salg generelt kun udgør en mindre del af EU-erhvervsgrenens produktion. Endelig kan den kinesiske imports forventede indvirkning på EU-erhvervsgrenens situation ikke vurderes på grundlag af varetype, da en sådan analyse ikke ville afspejle EU-erhvervsgrenens situation præcist, for så vidt angår samme vare. Det er ikke nødvendigt at påvise skaden for hver enkelt varetype. Disse påstande afvises derfor.
- (218) De samme parter hævdede endvidere, at de kinesiske eksporterende producenter ville fastsætte deres eksportpriser i forhold til de priser, der kan absorberes af markedet, også uden antidumpingforanstaltninger. Disse parter påstod, at det derfor var sandsynligt, at disse priser kun ville have en begrænset eller ingen indvirkning på EU-erhvervsgrenens rentabilitet.
- (219) Denne påstand var ikke underbygget af dokumentation, og der blev ikke taget højde for Kommissionens konklusioner om de kinesiske eksporterende producenters eventuelle prisændringer, hvis foranstaltningerne fik lov til at udløbe, som beskrevet ovenfor i betragtning 190 og 191. Undersøgelsen viste, at det sandsynlige prisniveau, hvis foranstaltningerne blev ophævet, ville være 8-30 % lavere end EU-erhvervsgrenens salgspriser. Disse påstande afvises derfor.
- (220) De samme parter hævdede, at antidumpingforanstaltningerne ville give EU-erhvervsgrenen en urimelig konkurrencefordel, idet den angiveligt havde outsourcet sin produktion af produkter af lavere værdi til oversøiske anlæg, hvilket ikke var i overensstemmelse med formålet med antidumpingforanstaltningerne.
- (221) Som forklaret i betragtning 258 viste undersøgelsen, at EU-producenterne kun havde importeret ubetydelige mængder af aluminiumshjul, og alle disse importerede varer kom ikke nødvendigvis fra de tilknyttede anlæg. Det kunne således ikke påvises, at EU-erhvervsgrenen havde en urimelig konkurrencefordel i forbindelse med de oversøiske anlæg, og denne påstand blev derfor afvist.

- (222) De samme parter hævdede endvidere, at det ikke var sandsynligt, at ophævelsen af foranstaltningerne ville føre til fornyet skade, da stigningen i markedsandele og det lavere prisniveau for importen fra Tyrkiet sammenlignet med EU-producenternes salgspriser heller ikke havde haft en sådan indvirkning på EU-erhvervsgrænsen.
- (223) Det skal bemærkes, at gennemsnitsprisen for importen fra Tyrkiet, jf. tabel 6, var 48,50 EUR i NUP, hvilket ligger over den ikke-skadevoldende pris på 48,25 EUR angivet i betragtning 196. Jf. samme betragtning skal det endvidere erindres, at det er sandsynligt, at de kinesiske eksporterende producenter vil være i stand til at sælge til EU til priser, der ligger mindst 8 % under EU-erhvervsgrænsens priser, uden told, hvis ikke helt op til 30 % under, dvs. til skadevoldende priser, der er væsentligt lavere end de nuværende priser på import fra Tyrkiet. Den tyrkiske imports indvirkninger på EU-erhvervsgrænsens situation kan således ikke betragtes som relevante indikatorer for de sandsynlige virkninger af importen fra Kina, hvis foranstaltningerne fik lov til at udløbe, og påstanden afvises derfor.
- (224) De samme parter hævdede, at der på grundlag af de gennemsnitlige priser på import fra Kina i NUP (uden antidumpingtold og med tillæg af omkostninger påløbet efter importen) ikke er konstateret prisunderbud for importen fra Kina, som viser, at de kinesiske importpriser, hvis foranstaltningerne blev ophævet, heller ikke ville blive fastsat på skadevoldende niveauer.
- (225) Denne påstand var baseret på en fejlagtig analyse. For det første underbyggede parterne ikke omkostningsniveauet efter importen anvendt i deres beregning (5,7 %), og de fremlagde ingen dokumentation herfor. For det andet er denne påstand under alle omstændigheder baseret på en sammenligning af gennemsnitspriser uden hensyntagen til de forskellige varetyper. Når de stikprøveudvalgte kinesiske eksporterende producenters importpriser sammenlignet på varetypeniveau vurderes uden antidumpingtold, underbyder de EU-erhvervsgrænsens salgspriser med 8 % i gennemsnit, jf. betragtning 123. Denne påstand afvises derfor.
- (226) En anden interesseret part hævdede, at ophævelsen af antidumpingtolden sandsynligvis ikke ville føre til fornyet skade, ud fra den antagelse, at salget på EU-markedet primært er rettet mod OEM-segmentet, hvor efterspørgslen er drevet af leverandørernes evne til at opfylde bilfabrikanternes strenge krav snarere end af prisen. Den pågældende part hævdede i denne forbindelse, at de kinesiske eksporterende producenter ikke ville have nogen overskudskapacitet i dette segment. Det blev anført, at bilfabrikanterne i EU har strenge krav til tekniske kvalifikationer, kvalitet, overensstemmelse, pålidelighed og nærhed ved udvælgelsen af leverandører. Det blev derfor gjort gældende, at den overskydende kapacitet på det kinesiske marked ikke blot kan sendes til EU til lave priser, hvis foranstaltningerne fik lov til at udløbe.
- (227) Andre parter fremsatte lignende påstande, idet de fremførte, at EU-erhvervsgrænsen vil kunne fastholde en væsentlig markedsandel, da erhvervsgrænsen betragtes som en kvalitetsleverandør af teknologisk avancerede produkter såsom »bright wheels«. De hævdede, at EU-erhvervsgrænsen fortsat vil blive foretrukket frem for import fra tredjelande, især i den øvre del af OEM-segmentet.
- (228) Undersøgelsen viste, at en række kinesiske eksportører allerede producerer større hjul og »bright wheels«, og de opfylder samme standarder som EU-producenterne, for så vidt angår kvalifikationer, kvalitet, overensstemmelse og pålidelighed, og de er blevet certificeret af deres OEM-kunder i EU. De kinesiske eksporterende producenter, herunder de ikke-stikprøveudvalgte eller ikke-samarbejdsvillige producenter, er ganske rigtigt allerede leverandører til bilfabrikanterne, både til deres anlæg i EU og i Kina. Derfor er nærhed ikke en hindring, heller ikke set i forhold til certificering, udbud og tekniske aspekter. På den anden side kan spørgsmålet om nærhed for så vidt angår leveringstid nemt håndteres med logistiske løsninger, f.eks. lagring, og det er derfor ikke en afgørende faktor, som vil forhindre en stigning i importen fra Kina og således fornyet skade. Denne påstand afvises derfor.
- (229) Den samme part hævdede ligeledes, at der ikke ville være uudnyttet kapacitet i OEM-segmentet i Kina, og at den uudnyttede kapacitet i Kina kun vedrørte aluminiumshjul til AM-segmentet. Denne påstand blev imidlertid ikke dokumenteret. Undersøgelsen viste tværtimod, at producenterne af aluminiumshjul både producerede til OEM- og AM-segmentet ved brug af de samme produktionsfaciliteter, og at de derfor kunne anvende deres uudnyttede kapacitet i begge segmenter uden forskel. Dette underbygges også af, at de kinesiske eksporterende producenter som angivet ovenfor i betragtning 113 har skiftet fokus fra AM-segmentet til OEM-segmentet mellem UP i den oprindelige undersøgelse og NUP. Denne påstand afvises derfor.

- (230) En kinesisk eksporterende producent påstod, at aluminiumshjul produceret af EU-erhvervsgrenen ikke har de samme tekniske egenskaber som aluminiumshjul produceret og solgt af kinesiske eksportører. Dette sikrer EU-erhvervsgrenen store kontrakter med kunder i EU, uanset om foranstaltningerne ophæves eller ej. Denne part hævdede endvidere, at EU-producenternes langtidskontrakter med OEM-brugere sandsynligvis ville få den konsekvens, at EU-erhvervsgrenen ikke vil tabe salgsmængde og markedsandele som følge af import fra Kina i nær fremtid, og at der således ikke vil være en stor stigning i den kinesiske import, hvis foranstaltningerne fik lov til at udløbe.
- (231) Undersøgelsen viste, at der kun er få eller meget små væsentlige forskelle mellem aluminiumshjul fra forskellige kilder, herunder fra Kina, og at aluminiumshjul fra alle kilder i bund og grund er substituerbare. Det er ikke ualmindeligt, at aluminiumshjul købes fra forskellige kilder, og undersøgelsen viste, at de samme kunder køber hjul fra både EU-erhvervsgrenen og de kinesiske eksporterende producenter.
- (232) Med hensyn til påstanden om, at EU-erhvervsgrenens langtidskontrakter vil forhindre en kraftig stigning i den kinesiske import, viste undersøgelsen, at kontrakterne mellem EU-producenterne og de relevante brugere generelt ikke indeholder bindende forpligtelser om mængder på lang sigt. De eksisterende kontrakter er derfor ikke i sig selv en garanti for opretholdelse af salgsmængder som påstået.
- (233) Denne parts påstande i den forbindelse blev derfor afvist.
- (234) En anden part hævdede, at vendingen i efterspørgslen til OEM-segmentet har bragt EU-erhvervsgrenen i en førerposition, og at EU-erhvervsgrenens kapacitetsbegrænsninger nu vil skabe betydelige forsyningsproblemer på EU-markedet. Ifølge denne påstand forventes denne situation at vare ved et godt stykke ind i det næste årti. Den pågældende part og en række andre parter påstod desuden, at EU-erhvervsgrenen selv havde erkendt, at erhvervsgrenens ordrebøger allerede er fyldte indtil 2019-2022 ved at anføre, at kontrakterne for de kommende fem år allerede er lukket, og at fuld kapacitetsudnyttelse og rentable priser således som minimum er sikret indtil 2022. Ifølge disse parter har skiftet til OEM-segmentet også gjort det muligt for EU-erhvervsgrenen at gå fra et tab på 5 % i 2009 til en fortjeneste på 10 % i NUP. Parterne hævdede på denne baggrund, at det ikke er sandsynligt, at udløbet af antidumpingtolden vil føre til fornyet skade.
- (235) Ovenstående påstand var baseret på en forkert fortolkning af EU-erhvervsgrenens indlæg, hvor det blev anført, at ordrebogen vedrører leverancer i perioden 2019-2022. Dette er imidlertid ikke det samme som at anføre, at disse ordrebøger var fyldte, eller at kontrakterne for de kommende fem år allerede var lukket, men blot at anføre, at ordrebogen vedrører leverancer i perioden 2019-2022. Som anført i betragtning 232 indeholder kontrakterne mellem EU-producenterne og de pågældende kunder således generelt ikke bindende forpligtelser om mængder på lang sigt. Priserne — selv i løbende kontrakter — revideres desuden regelmæssigt. Påstanden om, at kapaciteten er udnyttet fuldt ud, og at prisrentabiliteten som minimum er sikret frem til 2022, er ubegrundet og afvises derfor. Endelig var påstanden om, at stigningen i EU-erhvervsgrenens rentabilitet skyldtes skiftet i OEM-segmentet, forkert. Som anført i betragtning 143 var OEM-segmentet allerede EU-erhvervsgrenens vigtigste segment i UP i den oprindelige undersøgelse, hvor EU også led betydelige tab i OEM-segmentet, jf. betragtning 106 i gennemførelsesforordning (EU) nr. 964/2010. Denne påstand afvises derfor.
- (236) En interesseret part hævdede endvidere, at de kinesiske eksporterende producenter i OEM-segmentet har udnyttet næsten hele deres produktionskapacitet, og at de derfor sandsynligvis ikke vil øge deres salg til EU væsentligt, hvis antidumpingforanstaltningerne fik lov til at udløbe. Denne part anførte endvidere, at selv en stigning i importen fra Kina som følge af det stigende forbrug i EU generelt ikke ville forvolde EU-erhvervsgrenen væsentlig skade, navnlig da EU-erhvervsgrenens produktionskapacitet ikke vil være i stand til at imødekomme efterspørgslen i EU.
- (237) De skøn over den kinesiske kapacitet, der blev fremlagt af den pågældende part til støtte for påstandene, var imidlertid ikke i overensstemmelse med undersøgelsens resultater som beskrevet i betragtning 55-74. Af denne grund afvises påstandene om, at der ikke var nogen betydelig uudnyttet kapacitet i Kina, og om, at udviklingen af EU-forbruget ville mindske skaden, hvis foranstaltningerne blev hævet.
- (238) Den samme part hævdede endvidere, at den kinesiske bilproduktion forventes at stige i perioden 2015-2020 i overensstemmelse med den 13. femårsplan fra 24,5 mio. enheder til 30 mio. enheder i denne periode. Den pågældende part anførte, at denne stigning i bilproduktionen ville resultere i en tilsvarende stigning i den

kinesiske efterspørgsel efter aluminiums, og at kinesiske producenter derfor ville øge deres hjemmemarkedssalg i stedet for at omdirigere deres eksport til EU, hvis antidumpingforanstaltningerne får lov til at udløbe.

- (239) Som anført i betragtning 89-91, og selv om der ganske rigtigt er en tæt forbindelse mellem bilmarkedet og markedet for aluminiumshjul, vil stigningen i efterspørgslen efter aluminiumshjul på det kinesiske hjemmemarked sandsynligvis ikke absorbere den tilgængelige uudnyttede kapacitet i Kina, også under hensyntagen til de betydelige prisforskelle mellem det kinesiske hjemmemarked og EU-markedet. Påstanden blev derfor afvist.
- (240) En række parter hævdede, at der ikke er sandsynlighed for fornyet skade, da EU-erhvervsgruppen vil få fordel af væksten i forbruget af aluminiumshjul på verdensplan og i EU, uanset en stigning i den kinesiske import til EU. Det blev desuden påstået, at den forventede stigning i forbruget vil gøre det muligt for de kinesiske eksporterende producenter at øge deres eksport til EU-markedet uden at udøve et pristryk.
- (241) Undersøgelsen viste, at betydelige kinesiske eksportmængder sandsynligvis vil blive omdirigeret til EU på grund af EU's tiltrækningskraft (betragtning 75-88). Der er desuden en stor uudnyttet kapacitet i Kina, som også kan omdirigeres til EU-markedet. De kinesiske eksporterende producenter vil derfor ikke kun få mulighed for at dække det øgede forbrug, men også for at overtage EU-producenternes salg. Selv i et scenarie med øget forbrug er der således stor sandsynlighed for, at den kinesiske eksport vil overtage salgsmængder og markedsandele på bekostning af EU-erhvervsgruppen. Hvad angår priserne, vil de endvidere sandsynligvis være på et lavere niveau end EU-erhvervsgruppens priser på 8-30 % som anført i betragtning 191 med de virkninger, der er anført i betragtning 192, som sandsynligvis vil medføre, at EF-erhvervsgruppen påføres fornyet væsentlig skade. Denne påstand afvises derfor.
- (242) På baggrund af ovenstående konkluderede Kommissionen, at ophævelse af foranstaltningerne efter al sandsynlighed vil medføre, at EU-erhvervsgruppen påføres fornyet skade.

## G. UNIONENS INTERESSER

### 1. Indledende bemærkninger

- (243) I henhold til grundforordningens artikel 21 undersøgte Kommissionen, om en opretholdelse af de gældende antidumpingforanstaltninger over for Kina ville være i strid med Unionens interesser som helhed. Unionens interesser blev fastlagt på grundlag af en vurdering af alle de forskellige involverede parter interesser, dvs. EU-erhvervsgruppens, importørernes, brugernes og leverandørindustriens interesser.

### 2. EU-erhvervsgruppens interesser

- (244) Undersøgelsen viste, at EU-erhvervsgruppen er blevet genrejst i NUP efter skaden forvoldt af dumpingimporten fra Kina. Hvis foranstaltningerne over for Kina ophæves, er det sandsynligt, at der igen vil blive forvoldt skade, da EU-erhvervsgruppen vil blive udsat for dumpingimport fra Kina i potentielt betydelige mængder, som kan udøve et betydeligt pristryk. EU-erhvervsgruppens økonomiske situation vil således sandsynligvis blive alvorligt forværret af ovennævnte årsager. Hvis foranstaltningerne blev opretholdt, vil der derimod blive skabt sikkerhed på markedet, hvilket giver EU-erhvervsgruppen mulighed for at fastholde den positive økonomiske udvikling og fortsætte sine investeringsplaner for at øge produktivitetsskapaciteten og opfylde den stigende efterspørgsel og de nye tekniske krav til aluminiumshjul.
- (245) På grundlag heraf konkluderede Kommissionen, at det ville være i EU-erhvervsgruppens interesser at opretholde antidumpingforanstaltningerne.

### 3. Importørernes interesser

- (246) 80 kendte importører/brugere blev kontaktet ved indledningen af undersøgelsen. 11 virksomheder, hvoraf seks importerede aluminiumshjul fra Kina, besvarede spørgeskemaet.

- (247) Undersøgelsen viste, at tre af de seks virksomheder rent faktisk var bilfabrikanter, som brugte aluminiumshjul i fremstillingen af biler og således blev betragtet som kunder, hvis situation er analyseret i betragtning 250-268. Importen fra de tre resterende ikke-forretningsmæssigt forbundne importører tegnede sig for under 2 % af den samlede importmængde fra Kina i NUP.
- (248) Kun et af svarene på spørgeskemaet modtaget fra ovennævnte tre ikke-forretningsmæssigt forbundne importører var tilstrækkelig fuldstændigt til at blive brugt i analysen. Denne importør købte også aluminiumshjul fra leverandører fra andre markeder i tredjelande, og den undersøgte vares andel i importørens omsætning og samlede aktiviteter var lille. På denne baggrund kan det vurderes, at toldafgifterne ikke havde en væsentlig indvirkning på denne importørs samlede aktiviteter vedrørende aluminiumshjul. Aktiviteterne vedrørende aluminiumshjul var rent faktisk rentable.
- (249) På denne baggrund var der ingen tegn på, at opretholdelsen af foranstaltningerne ville få en væsentlig negativ indvirkning på importørerne, som opvejede foranstaltningernes positive indvirkning på EU-erhvervsgrenen.

#### 4. Brugernes interesser

- (250) Der blev sendt spørgeskemaer til omkring 70 kendte brugere. Syv bilfabrikanter gav sig til kende gennem indsendelse af en spørgeskemabesvarelse. En sammenslutning af brugere og importører af aluminiumshjul til OEM-markedet samarbejdede ligeledes. Ingen andre brugere samarbejdede i forbindelse med undersøgelsen.
- (251) De samarbejdsvillige brugeres import tegnede sig for 50,4 % af Kinas samlede import til EU.
- (252) Undersøgelsen viste, at bilfabrikanter kun i meget begrænset omfang er afhængige af kinesiske leverandører, og at størstedelen af de hjul, der anvendes, købes fra EU-erhvervsgrenen. Nogle af de samarbejdsvillige brugere importerede overhovedet ikke fra Kina, nogle dækkede under 5 % af deres behov gennem import fra Kina, og andre dækker op til 10 % af deres behov gennem import fra Kina. Undersøgelsen viste ligeledes, at visse brugere drog fordel af ordningen for aktiv forædling for import fra Kina, om end i begrænset omfang, da de videresolgte det endelige produkt på eksportmarkeder.
- (253) Alle samarbejdsvillige brugere var imod foranstaltningerne, da de havde interesse i forsyningsdiversitet. Disse brugere påstod, at foranstaltningerne ville gøre dem afhængige af et begrænset antal EU-producenter. Undersøgelsen viste imidlertid, at importen fra andre tredjelande, navnlig Tyrkiet, var steget i den betragtede periode. Den samlede import fra andre tredjelande til EU steg med 35 % i den betragtede periode, hvilket er en hurtigere stigning end stigningen i EU-forbruget.
- (254) I lyset af ovenstående afvises argumentet om manglende forsyningsdiversitet.
- (255) De europæiske bilfabrikanter påstod, at opretholdelsen af foranstaltningerne ville være i strid med EU's interesser, da antidumpingforanstaltningerne havde en negativ indvirkning på de europæiske bilfabrikanter konkurrenceevne. De påstod endvidere, at EU-erhvervsgrenen ikke havde tilstrækkelig tilgængelig produktionskapacitet til at opfylde efterspørgslen i EU.
- (256) En af de interesserede parter hævdede endvidere, at EU-erhvervsgrenen vil importere aluminiumshjul fra Kina og andre tredjelande for at opfylde kundernes stigende efterspørgsel, der ikke kunne dækkes med EU-erhvervsgrenens produktionskapacitet.
- (257) Som anført i tabel 7 i betragtning 137 var EU-erhvervsgrenens kapacitetsudnyttelsesgrad mellem 88 % og 93 % i den betragtede periode. Undersøgelsen har imidlertid også vist, at EU-erhvervsgrenen har investeret i øget kapacitet for at imødekomme den øgede efterspørgsel i EU, hvilket forventes at afhjælpe den påståede mulige knaphed. Det er hensigten at fortsætte disse investeringer fremover.

- (258) Hvad angår EU-erhvervsgrenens påståede import fra Kina og andre tredjelande viste undersøgelsen endelig, at de stikprøveudvalgte EU-producenter kun havde importeret ubetydelige mængder af aluminiumshjul fra Schweiz og Tyrkiet, men ikke fra Kina. Det gælder også for de resterende EU-producenter, som ifølge de foreliggende oplysninger i anmodningen importerede aluminiumshjul i meget små mængder, dvs. mindre end 500 000 enheder, hvilket udgør under 1 % af EU-produktionen i NUP.
- (259) Det bemærkes endvidere, at importen fra andre tredjelande steg i den betragtede periode, og at antidumpingforanstaltningerne derfor ikke bør forhindre brugerne i at importere aluminiumshjul fra Kina, men blot fjerne fordelene og sikre lige vilkår mellem de kinesiske producenter og EU-erhvervsgrenen. Påstandene i den forbindelse blev derfor afvist.
- (260) Med hensyn til bilfabrikanternes konkurrenceevne har undersøgelsen vist, at bilfabrikanterne som følge af ordningen for aktiv forædling blev fritaget fra at betale antidumpingtold på aluminiumshjul monteret i biler, der sælges til eksportmarkeder. I den betragtede periode udgjorde den kinesiske import under ordningen for aktiv forædling mellem 21 % og 28 % af den samlede kinesiske import.
- (261) De samme parter hævdede endvidere, at den kumulative virkning af flere forskellige typer antidumpingtold pålagt en række af de rå- og hjælpestoffer, der anvendes af bilfabrikanterne ud over aluminiumshjul, herunder skruer, bolte og møtrikker, rustfrit stål, organisk overfladebehandlet stål, garn med høj styrke og tråde af molybdæn, vil have en negativ indvirkning på deres situation.
- (262) Undersøgelsen viste, at omkostningsvirkningerne af foranstaltninger vedrørende aluminiumshjul er begrænsede og således maksimalt 0,2 %. Dette kan konkluderes ud fra resultatet af den nuværende undersøgelse, hvor det fastslås, at aluminiumshjul kun udgør 1 % af en bils omkostninger. Argumentet om betydelige negative omkostningsvirkninger anses derfor ikke for at være væsentligt og afvises.
- (263) Med hensyn til den kumulative virkning af andre antidumpingforanstaltninger pålagt forskellige andre rå- og hjælpestoffer, har de pågældende parter ikke forelagt specifik dokumentation herfor. Undersøgelsen kunne derfor ikke bekræfte påstandene, og påstanden blev derfor afvist.
- (264) Efter fremlæggelsen af oplysninger hævdede en af de interesserede parter, at det forhold, at EU-erhvervsgrenen og tredjelandslieferandører ikke havde nogen uudnyttet kapacitet i OEM-segmentet, havde en væsentlig indvirkning på bilfabrikanterne i EU. De hævdede, at de ikke havde andet valg end at importere kinesiske aluminiumshjul, og at den nuværende antidumpingtold indvirker direkte på importomkostningerne. Det blev endvidere anført, at EU-erhvervsgrenens manglende kapacitet har haft en negativ indvirkning på bilfabrikanternes produktivitet og konkurrenceevne, og at Kommissionen ikke har taget hensyn til antidumpingtoldens indirekte omkostningsvirkninger for bilfabrikanternes situation.
- (265) Undersøgelsen viste, at EU-erhvervsgrenen har investeret i øget kapacitet for at imødekomme den øgede efterspørgsel i EU med henblik på at afhjælpe den mulige knaphed. Påstanden om manglende kapacitet afvises derfor. For så vidt angår omkostningsvirkningerne fremgik det som anført i betragtning 262 af undersøgelsen, at foranstaltningerne vedrørende aluminiumshjul kun havde en meget begrænset indvirkning på bilfabrikanternes samlede omkostninger, og derfor afvises denne påstand. Da formålet med og virkningen af antidumpingforanstaltningerne ikke er at forhindre brugerne i at importere aluminiumshjul fra Kina som sådan, er de indirekte omkostninger anført af denne part heller ikke direkte knyttet til tolden. Denne påstand afvises derfor.
- (266) Den samme part hævdede endvidere, at de planlagte kapacitetsudvidelser ikke vil være tilstrækkelige til at imødekomme den voksende efterspørgsel i 2020, og at EU-erhvervsgrenen ikke har underbygget sin påstand om, at den er i gang med at øge sin kapacitet. I denne forbindelse satte den pågældende part også spørgsmålstejn ved, hvordan Kommissionen har verificeret, at EU-erhvervsgrenen vil være i stand til at efterkomme efterspørgslen i EU.
- (267) Som anført i betragtning 257 viste undersøgelsen, at EU-erhvervsgrenen har investeret i øget kapacitet for at imødekomme den øgede efterspørgsel i EU. De planlagte kapacitetsforøgelses forløb af EU-producenterne blev mere præcist sammenholdt med prognoserne for bilproduktionen i EU. De stikprøveudvalgte EU-producenter underbyggede desuden de planlagte og igangværende investeringsplaner. Denne analyse viste, at de planlagte

kapacitetsforøgelser var større end den forventede stigning i efterspørgslen i EU i perioden 2015-2018. Af fortrolighedshensyn kan de individuelle investeringsplaner ikke videregives til de interesserede parter. Af denne grund afvises påstandene om, at kapacitetsudvidelserne ikke vil være tilstrækkelige til at imødekomme den voksende efterspørgsel, og at EU-erhvervsgruppen ikke har underbygget sin erklæring om, at den er i gang med at øge sin kapacitet.

- (268) På denne baggrund konkluderes det, at opretholdelsen af foranstaltningerne ikke vil få en væsentlig negativ indvirkning på brugernes situation.

#### 5. Leverandørindustriens interesser

- (269) Der blev sendt spørgeskemaer til foreninger og kendte leverandører af råmaterialer/udstyr til EU og til de 28 kendte individuelle leverandører i EU. Der blev fremsat bemærkninger af en sammenslutning, som repræsenterede den europæiske aluminiumsindustri.
- (270) Sammenslutningen, som repræsenterede den europæiske aluminiumsindustri, bemærkede, at der er stor risiko for, at overkapaciteten i Kina og de kinesiske eksporterende producenters fornyede anvendelse af dumpingpraksis vil få en betydelig negativ indvirkning på EU-erhvervsgruppen, hvis antidumpingforanstaltningerne ophæves. Dette vil efterfølgende få en negativ indvirkning på produktionen og beskæftigelsen opad i aluminiumsværdikæden. Sammenslutningen støttede derfor opretholdelsen af de gældende antidumpingforanstaltninger.
- (271) Det konkluderes derfor, at det ville være i leverandørindustriernes interesser at opretholde foranstaltningerne.
- (272) En af de interesserede parter hævdede, at Kommissionen med urette har set bort fra støttedokumentation og væsentlige oplysninger fra bilfabrikanterne og i stedet baseret konklusionerne på udokumenterede påstande fremført af EU-erhvervsgruppen. Kommissionen forklarede under høringen med den i betragtning 10 omhandlede høringskonsulent, at alle de indsendte oplysninger var taget behørigt i betragtning. De oplysninger, som EU-erhvervsgruppen indsendte, blev efterprøvet. Påstanden blev derfor afvist.

#### 6. Konklusion vedrørende Unionens interesser

- (273) På baggrund af ovenstående konkluderede Kommissionen, at der ikke var tvingende årsager til, at det ikke var i Unionens interesse at opretholde foranstaltningerne over for importen af aluminiumshjul med oprindelse i Kina.

#### H. KONKLUSION OG OFFENTLIGGØRELSE

- (274) Alle parter blev underrettet om de væsentligste kendsgerninger og betragtninger, der lå til grund for den påtænkte opretholdelse af de gældende foranstaltninger over for Kina. Parterne fik desuden en frist til at fremsætte bemærkninger til ovennævnte fremlæggelse af oplysninger. Indlæg og bemærkninger blev, hvor det var berettiget, taget i betragtning.
- (275) Det følger af ovenstående, at antidumpingforanstaltningerne vedrørende importen af visse typer aluminiumshjul med oprindelse i Kina, der indførtes ved gennemførelsesforordning (EU) nr. 964/2010, bør opretholdes, jf. grundforordningens artikel 11, stk. 2.
- (276) Det i grundforordningens artikel 15, stk. 1, fastsatte udvalg afgav ikke udtalelse —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

#### Artikel 1

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



2. Den endelige antidumpingtold fastsættes til 22,3 % af nettoprisen, frit Unionens grænse, ufortoldet, for den i stk. 1 omhandlede vare.
3. De gældende bestemmelser vedrørende told finder anvendelse, medmindre andet er fastsat.

#### Artikel 2

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

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

#### Artikel 3

Hvis en erklæring om overgang til fri omsætning indgives vedrørende de varer, som er nævnt i artikel 1 og 2, skal antallet af enheder af de importerede varer angives i det relevante felt i erklæringen.

#### Artikel 4

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

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 23. januar 2017.

*På Kommissionens vegne*  
Jean-Claude JUNCKER  
*Formand*

---