

II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

ROZPORZĄDZENIA

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE RADY (UE) NR 964/2010

z dnia 25 października 2010 r.

nakładające ostateczne cło antydumpingowe i stanowiące o ostatecznym pobraniu cła tymczasowego nałożonego na przywóz niektórych aluminiowych kół jezdnych pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Rady (WE) nr 1225/2009 z dnia 30 listopada 2009 r. w sprawie ochrony przed przywozem produktów po cenach dumpingowych z krajów niebędących członkami Wspólnoty Europejskiej⁽¹⁾ („rozporządzenie podstawowe”), w szczególności jego art. 9 i art. 14 ust. 3,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej przedstawiony po konsultacji z Komitetem Doradczym,

a także mając na uwadze, co następuje:

1. ŚRODKI TYMCZASOWE

- (1) Komisja nałożyła rozporządzeniem (UE) nr 404/2010⁽²⁾ („rozporządzenie w sprawie cła tymczasowego”) tymczasowe cło antydumpingowe na przywóz niektórych aluminiowych kół pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej („ChRL”).
- (2) Postępowanie zostało wszczęte na podstawie skargi złożonej w dniu 30 czerwca 2009 r. przez Stowarzyszenie Europejskich Producentów Kół (Association of European Wheel Manufacturers, EUWA) („skarżący”) w imieniu producentów reprezentujących większą część, w tym przypadku ponad 50 %, łącznej unijnej produkcji niektórych aluminiowych kół. Skarga zawierała dowody świadczące o praktykach dumpingowych w odniesieniu do wymienionego produktu oraz o wynikającej z nich istotnej szkodzi; dowody te zostały uznane za wystarczające, by uzasadnić wszczęcie postępowania antydumpingowego.

2. DALSZE POSTĘPOWANIE

- (3) Po ujawnieniu istotnych faktów i ustaleń, na podstawie których podjęto decyzję o wprowadzeniu tymczasowych środków antydumpingowych („ujawnienie tymczasowych ustaleń”), kilka zainteresowanych stron przedłożyło oświadczenia w formie pisemnej, przedstawiające ich opinie w sprawie tymczasowych ustaleń. Stronom, które wystąpiły z takim wnioskiem, umożliwiono wypowiedzenie się.

- (4) Komisja kontynuowała poszukiwanie i weryfikowanie informacji uznanych za konieczne do sformułowania ostatecznych ustaleń.
- (5) Należy przypomnieć, że zgodnie z motywem 18 rozporządzenia w sprawie cła tymczasowego dochodzenie dotyczące dumpingu i szkody obejmowało okres od dnia 1 lipca 2008 r. do dnia 30 czerwca 2009 r. („okres objęty dochodzeniem” lub „OD”). Badanie tendencji właściwych dla oceny szkody obejmowało okres od dnia 1 stycznia 2006 r. do końca OD („okres badany”).
- (6) Wszystkie strony zostały poinformowane o zasadniczych faktach i ustaleniach, na podstawie których zamierzano zalecić nałożenie ostatecznego cła antydumpingowego na przywóz niektórych aluminiowych kół pochodzących z ChRL i ostateczne pobranie kwot zabezpieczonych w postaci cła tymczasowego. Oprócz tego zainteresowanym stronom wyznaczono okres, w którym mogły przedstawić uwagi związane z ujawnieniem tych informacji.
- (7) Ustne i pisemne uwagi przedstawione przez zainteresowane strony zostały rozpatrzone i w stosownych przypadkach uwzględnione.

2.1. Zakres dochodzenia. Uwzględnienie przywozu z Turcji

- (8) Jedna ze stron reprezentująca interesy producentów eksportujących twierdziła, że przywóz produktu objętego postępowaniem z Turcji powinien być włączony do zakresu niniejszego dochodzenia.
- (9) W odniesieniu do niewłączenia do skargi przywozu towarów pochodzących z Turcji należy zauważyć, że na etapie wszczęcia postępowania nie było wystarczających dowodów na dumping, szkodę lub związek przyczynowy ze strony tego kraju, które uzasadniałyby wszczęcie postępowania antydumpingowego dotyczącego takiego przywozu towarów.
- (10) Przeciwnie, skarżący przedłożyli informacje świadczące o tym, że przywóz produktu objętego postępowaniem z Turcji odbywał się po cenach niedumpingowych (zob. wersja skargi nieopatrzona klauzulą poufności, s. 13, pkt 5 oraz załącznik 5.1.a).

⁽¹⁾ Dz.U. L 343 z 22.12.2009, s. 51.

⁽²⁾ Dz.U. L 117 z 11.5.2010, s. 64.

3. PRODUKT OBJĘTY POSTĘPOWANIEM I PRODUKT PODOBNY

- (11) Po wprowadzeniu środków tymczasowych niektóre strony ponowiły swoje argumenty dotyczące różnic pomiędzy kołami producentów oryginalnego sprzętu (ang. *Original Equipment Manufacturer* – „OEM”) a kołami rynku wtórnego (ang. *aftermarket* – „AM”), twierdząc, że powyższe dwa segmenty powinny być traktowane jako dwa różne produkty. Wspomniane strony twierdziły, że koła producentów oryginalnego sprzętu powinny być wyłączone z zakresu niniejszego dochodzenia, gdyż koła OEM i AM produkowane są w ramach odmiennych procesów produkcyjnych, posiadają odmienne cechy techniczne i fizyczne, mają różne kanały dystrybucji a nawet inne zastosowania.
- (12) Należy zauważyć, że zgodnie ze stwierdzeniem zawartym w motywie 21 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych zarówno koła AM, jak i OEM mogą być produkowane przy użyciu wszystkich procesów produkcyjnych, we wszystkich średnicach i wagach, z różnymi rodzajami wykończenia. Koła OEM i AM posiadają te same cechy fizyczne i techniczne i są zamienne.
- (13) Niektóre strony twierdziły, że koła OEM i AM mają różnych konsumentów końcowych: w przypadku OEM byłby to producent samochodów, a w przypadku AM byłby to właściciel samochodu. Takie założenie jest błędne. Chociaż producenci samochodów rzeczywiście zaopatrują się w koła OEM, to użytkowanie obu rodzajów kół OEM i AM jest takie samo: są one montowane w samochodach i podobnych pojazdach. W związku z tym mają one takiego samego konsumenta końcowego – kierowcę.
- (14) Najbardziej powszechnym wysuwany argumentem było to, że wymogi dla kół OEM różnią się od wymogów dla kół AM. Zgodnie z tym argumentem nie należy nakładać środków na koła OEM, gdyż nie są one zamienne z kołami AM (są kupowane w celu zaspokojenia potrzeb różnych rynków produktowych i różnią się pod względem projektu, wymagań jakościowych, inwestycji, procesu produkcyjnego, cen i udziału przywozu w rynku).
- (15) Innym argumentem było to, że koła OEM są produkowane zgodnie ze specyfikacjami producentów samochodów, podczas gdy koła AM są projektowane i produkowane zgodnie ze specyfikacjami wybranymi przez producenta koła bez uwzględniania wymogów określonego modelu samochodu. Chociaż koła AM nie są nominalnie produkowane zgodnie ze specyfikacjami dostarczonymi przez producentów samochodów, to będą montowane w różnych modelach samochodów. W rzeczywistości będą one ostatecznie montowane w dokładnie takich samych modelach samochodów, dla których pierwotnie wyprodukowano koła OEM. Sam fakt, że specyfikacje pochodzą z różnych źródeł, nie może być uznany za dowód na istnienie różnic w cechach fizycznych i technicznych.
- (16) Od producentów z Unii i producentów samochodów otrzymano dodatkowe informacje. Potwierdziły one, że zarówno w przypadku kół AM, jak i kół OEM stosuje się ten sam proces produkcyjny [odlewanie, kształtowanie obrotowo (w technologii *flow forming*), walcowanie, kucie, dwu- i trzyczęściowe koła]. Oba rodzaje kół są produkowane we wszystkich wagach i średnicach. Wstawki, wykorzystanie określonych rodzajów wykończenia i obróbki termicznej są stosowane tak samo w przypadku kół OEM i kół AM.
- (17) Niektóre strony twierdziły, że różnice techniczne między kołami OEM a kołami AM znajdują odzwierciedlenie w fakcie, że do produkcji kół OEM stosuje się aluminium pierwotne, natomiast w przypadku kół AM aluminium często pozyskuje się ze złomu. Komisja dokładnie przeanalizowała te uwagi. Dodatkowe informacje otrzymano również od producentów samochodów i unijnych producentów. W szczególności unijni producenci, którzy produkują oba rodzaje kół: OEM i AM, potwierdzili, że w produkcji obu typów kół stosuje się zarówno aluminium pierwotne, jak i aluminium pozyskiwane ze złomu, chociaż tego ostatniego używa się w ograniczonym zakresie. Dodatkowe informacje zgromadzone w ramach dochodzenia potwierdziły, że głównym kryterium stosowanym w celu rozróżnienia rodzaju i jakości aluminium jest procentowy udział krzemu (7 % lub 11 %). Oba stopy stosuje się tak samo w odniesieniu do kół OEM i kół AM.
- (18) Sam fakt istnienia różnic w wymaganiach dotyczących badań również nie jest rozstrzygający dla uznania kół OEM i kół AM za dwa różne produkty. Należy zauważyć, że nie ma ogólnego jednolitego zestawu wymogów dla kół aluminiowych. Normy są różne w zależności od producenta i kraju. Na podstawie norm lub wymogów nie można zatem ustalić spójnej linii podziału między kołami AM i kołami OEM. Zgodnie z informacjami zawartymi w aktach sprawy zarówno koła OEM, jak i koła AM są poddawane różnym badaniom (badanie promieniami rentgenowskimi, badania chemiczne, próby szczelności, testy warunków skrajnych, badania antykorozyjne, badania wyważenia koła, testy zderzeniowe, próby wytrzymałości zmęczeniowej na obciążenia promieniowe, badania na zginanie, badania w mgle solnej, badanie metodą CASS (badanie korozyjne w mgle solnej z dodatkiem kwasu octowego i chlorku miedziawego, ang. *Copper-Accelerated Acetic Salt Spray test*). Ponadto wydaje się, że różnice w badaniach i różnice w normach wskazują raczej na linię podziału między różnymi państwami członkowskimi niż na podział kół OEM i kół AM na dwa oddzielne produkty.
- (19) Zgodnie z informacjami zawartymi w aktach sprawy wymogi jakościowe narzucone przez przemysł motoryzacyjny doprowadziły do wysokiej standaryzacji produktu, który jest łatwo zamienny w odniesieniu do wszystkich producentów na świecie. W segmencie AM

- wymogi jakościowe mogą być stawiane również przez klientów, a koła AM muszą także spełniać międzynarodowe i krajowe wymogi. Bardziej rygorystyczne wymogi lub specyfikacje mogą w rezultacie mieć zastosowanie do określonych kół w obu segmentach, co oznacza, że niektóre koła AM mogą spełniać bardziej rygorystyczne normy niż koła OEM.
- (20) Fakt, że nie ma zwyczaju montowania kół AM w nowych samochodach, a producenci samochodów korzystają z kół wyprodukowanych pod ich znakiem towarowym przez wybranych producentów, stanowi podstawę decyzji o źródle zaopatrzenia, która nie ma wpływu na wyciągnięcie wniosku w sprawie zamienności kół OEM i AM. Koło AM, tj. koło posiadające znak towarowy producenta kół, może być fizycznie zamontowane w nowym samochodzie.
- (21) Powyższe wnioski znajdują potwierdzenie w fakcie, że producenci samochodów również zaopatrują się w koła AM i je sprzedają. Część z nich jest sprzedawana pod znakiem towarowym producenta samochodu (dostawcy oryginalnych części zamiennych, ang. *Original Equipment Supplier* – OES), a część pod znakiem towarowym producenta kół.
- (22) Znaczna część uwag dotyczyła wymogów narzuconych przez producentów samochodów producentom kół (np. dowód w pełni funkcjonującego systemu zarządzania jakością posiadającego certyfikat ISO, ocena wyników pod względem jakości na podstawie doświadczeń z poprzednich projektów i dostaw oraz jakości w miejscu pracy, a także ocena ryzyka związanego z produktem i z projektem). Aluminiowe koła jezdne mają jednak takie same właściwości fizyczne, techniczne i chemiczne oraz takie samo zastosowanie, bez względu na narzucone wymogi, które nie dotyczą powyższych cech.
- (23) Należy również wskazać, że wielu producentów kół prowadzi produkcję dla obu segmentów, a koła OEM i koła AM są wytwarzane na tych samych liniach produkcyjnych. Producenci aktywni w jednym segmencie mogą wejść do innego segmentu.
- (24) Niektóre strony utrzymywały też, że koła OEM i koła AM powinny być traktowane jako dwa różne produkty, ponieważ znajdują się w różnych podpozycjach taryfowych.
- (25) Niniejsze postępowanie antydumpingowe dotyczy aluminiowych kół jezdnych („ARW”) obecnie objętych kodami CN ex 8708 70 10 i ex 8708 70 50. Kod CN 8708 70 10 dotyczy kół jezdnych oraz ich części i akcesoriów do montażu przemysłowego. Oznacza to, że stosowanie niższej stawki celnej przewidzianej dla tej podpozycji zależy od tzw. kontroli końcowego przeznaczenia. Oba kody CN są rozdzielone, aby wskazać różnice w stawce celnej i umożliwić zastosowanie niższej stawki dla kół jezdnych przeznaczonych do montażu przemysłowego. Nie ma to jednak wpływu na definicję produktu objętego postępowaniem.
- (26) W odpowiedzi na uwagi stron należy po pierwsze zaznaczyć, że definicja produktu objętego postępowaniem antydumpingowym nie odnosi się do klasyfikacji produktu w odniesieniu do odmiennych pozycji taryfowych. W związku z tym produkt objęty postępowaniem antydumpingowym może obejmować różne kody CN. W rzeczywistości taka sytuacja jest dość powszechna.
- (27) Po drugie, koła wchodzące w zakres obu kodów CN są takie same. Jedyną różnicą jest sposób ich dystrybucji po przywozie.
- (28) Po trzecie, należy również zauważyć, że wielkości przywozu w ramach kodu CN powiązanego z montażem przemysłowym są mniejsze niż wielkości przywozu kół OEM zgłoszone przez współpracujących producentów samochodów. Wydaje się to sugerować, że koła OEM były poddawane odprawie celnej w ramach obu kodów CN. Ponieważ wydaje się zatem, że producenci samochodów prowadzą przywóz w ramach obu kodów CN, formalne różnicowanie na podstawie użytkowania końcowego byłoby niezwykle trudne.
- (29) Przedstawiane przez zainteresowane strony argumenty zostały zatem odrzucone, a wnioski zawarte w rozporządzeniu w sprawie ceł tymczasowych zostają potwierdzone. Koła OEM i koła AM uznaje się za stanowiące jeden produkt objęty postępowaniem.
- ### 3.1. Koła do motocykli i koła do przyczep
- (30) Produktem objętym niniejszym postępowaniem są „aluminiowe koła jezdne pojazdów mechanicznych objętych pozycjami CN 8701 do 8705, nawet z akcesoriami lub z oponami, obecnie objęte kodami CN ex 8708 70 10 i ex 8708 70 50 (kod TARIC 8708 70 10 10 oraz 8708 70 50 10)”. Powyższa definicja jest zgodna z zawiadomieniem o wszczęciu postępowania opublikowanym dnia 13 sierpnia 2009 r. oraz ze skargą będącą podstawą sprawy.
- (31) Strony podniosły kwestię, czy dochodzenie obejmie także koła do motocykli i koła do przyczep. Wymieniona wyżej definicja domyślnie wyklucza aluminiowe koła jezdne do motocykli objętych pozycją 8711 oraz koła do przyczep objętych pozycją 8716, które co do zasady są zaklasyfikowane odpowiednio w pozycji 8711 oraz 8716.
- (32) Jeżeli chodzi o koła do przyczep, podczas dochodzenia argumentowano, że oprócz kodów CN określonych w zawiadomieniu o wszczęciu postępowania do przywozu na teren Unii w celu obejścia środków nałożonych na produkt objęty postępowaniem może być wykorzystywany inny kod, który obejmuje między innymi koła do przyczep (kod CN 8716 90 90) (choć wydaje się, że w praktyce ten kod nie jest obecnie wykorzystywany do takich celów).
- (33) Zaproponowano, aby do niniejszego dochodzenia włączyć również aluminiowe koła objęte kodem CN 8716 90 90.

- (34) Służby Komisji poinformowały wszystkie zainteresowane strony za pośrednictwem noty dołączonej do akt sprawy dostępnych celem konsultacji dla zainteresowanych stron, informując o możliwości włączenia innych kodów CN do postępowania.
- (35) Jak stwierdzono powyżej, koła aluminiowe, które są rzeczywiście przeznaczone do przyczep, a zatem objęte kodem CN 8716 90 90, nie zostały jednak objęte zawiadomieniem o wszczęciu postępowania. Nie można zatem wykluczyć, że określone podmioty, które produkują takie koła lub nimi handlują, nie zgłosiły się do przedmiotowego dochodzenia, ponieważ nie oczekiwały, że przywóz takich towarów zostanie nim objęty, i stąd nie były świadome istnienia wyżej wymienionej noty. Biorąc pod uwagę powyższe okoliczności, włączenie takich kół do postępowania nie jest właściwe. Z drugiej strony, ponieważ poziom ryzyka obejścia ceł poprzez wykorzystanie powyższego kodu CN wydaje się być wysoki, stosowne jest wprowadzenie kodu TARIC, dzięki któremu zmiany wielkości przywozu kół objętych tym kodem mogą być dokładnie monitorowane. Na podstawie art. 14 ust. 3 rozporządzenia podstawowego część normatywna niniejszego rozporządzenia zawiera odpowiednie postanowienie w tym zakresie.

4. TRAKTOWANIE NA ZASADACH RYNKOWYCH (MET), INDYWIDUALNE TRAKTOWANIE (IT) I PAŃSTWO ANALOGICZNE

4.1. Traktowanie na zasadach rynkowych (MET)

- (36) Wszyscy producenci eksportujący objęci próbą zakwestionowali ustalenia tymczasowe przedstawione w motywach od 26 do 53 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych.

Kryterium 1

- (37) Po pierwsze, należy podkreślić, że w ChRL aluminium pierwotne stanowi ponad 50 % kosztu produkcji koła aluminiowego. Trzy z czterech przedsiębiorstw objętych próbą twierdziło, że decyzja o odmowie przyznania MET powinna być podejmowana indywidualnie i skierowana do konkretnych przedsiębiorstw, natomiast w niniejszym przypadku Komisja odmówiła przyznania MET w skali całego kraju, stwierdzając wystąpienie ingerencji państwa w decyzje dotyczące nabywania głównego surowca (aluminium), jak wskazano w motywach od 30 do 37 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych. Nie można się zgodzić z powyższym twierdzeniem; w rzeczywistości analiza dokonana przez Komisję została przeprowadzona indywidualnie dla każdego producenta objętego próbą. Komisja faktycznie doszła do takiego samego wniosku w przypadku wszystkich czterech przedsiębiorstw, jednak miało to miejsce ze względu na fakt, że – jak wyjaśniono w motywach od 30 do 37 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych – ingerencja państwa ma miejsce w procesie decyzyjnym każdego z nich. Komisja nie doszła do takiego wniosku w przypadku jakiegokolwiek przedsiębiorstwa działającego w ChRL, które wykazałoby, że przeważającą część zużywanego stopu aluminium nabywa po cenach z Londyńskiej Giełdy Metali (*London Metal Exchange, LME*) według typowych mechanizmów stosowanych przez każde przedsiębiorstwo w sektorze prowadzące działalność w jakimkolwiek

innym państwie. Gdyby taka sytuacja miała miejsce, wtedy przyznanie takiemu przedsiębiorstwu MET byłoby możliwe pomimo prowadzenia działalności w ChRL, pod warunkiem że spełnione zostałyby pozostałe kryteria.

- (38) Biorąc pod uwagę powyższe, wnioski sformułowane we wspomnianych motywach oraz w motywie 48 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych zostają niniejszym potwierdzone.
- (39) Żadna z trzech grup, o których mowa w motywie 38 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, nie dostarczyła dodatkowych dowodów, które pozwoliłyby na wyciągnięcie innych wniosków w odniesieniu do ingerencji państwa w inne decyzje gospodarcze. W szczególności argumentowano, że wyrok Sądu Pierwszej Instancji w sprawie *Zhejiang Xinan* przeciwko Radzie⁽¹⁾ stanowi, że „pojęcie »poważna ingerencja ze strony państwa« nie może być utożsamiana z każdym wpływem na działalność danego przedsiębiorstwa lub z każdym uczestnictwem w procesie decyzyjnym, lecz powinna być rozumiana jako takie działanie organów publicznych, które może uczynić decyzje tego przedsiębiorstwa niezgodnymi z warunkami gospodarki rynkowej”. W odniesieniu do powyższego wyroku eksporterzy twierdzą, że instytucje europejskie powinny go stosować i szczegółowo analizować, czy działania podjęte przez państwo podczas działania przedsiębiorstwa są niezgodne z warunkami gospodarki rynkowej. W tym zakresie należy zauważyć, że w odniesieniu do wspomnianego wyroku złożono obecnie odwołanie. Przedmiotowy wyrok Sądu Pierwszej Instancji stanie się skuteczny dopiero od daty decyzji w sprawie odwołania. Instytucje mogą zatem podtrzymać stwierdzenie, że wystąpienie ingerencji państwa w niniejszej sprawie jest wystarczające do stwierdzenia, iż kryterium 1 nie zostało spełnione. W związku z powyższym wnioski zawarte w motywie 38 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych zostają niniejszym potwierdzone.

Kryterium 2

- (40) Żadna z dwóch grup, które zgodnie z wnioskami sformułowanymi na etapie środków tymczasowych nie spełniały wymogów kryterium 2, nie zakwestionowała przedmiotowych wniosków tymczasowych. Potwierdza się zatem, jak wykazano w motywach 39 i 49 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, że odpowiednie sprawozdania finansowe w przypadku dwóch z grup objętych próbą nie zostały sporządzone i poddane audytowi zgodnie z międzynarodowymi standardami rachunkowości.

Kryterium 3

- (41) Zdaniem grupy *Baoding Lizhong* art. 2 ust. 7 lit. c) rozporządzenia podstawowego wyraźnie wymaga, aby zakłócenie wynikało z byłego nierynkowego systemu gospodarki; grupa twierdziła, że ponieważ rzekomo miała zawsze funkcjonować jako grupa prywatna, zakłócenie nie mogło być wynikiem „byłego” nierynkowego systemu gospodarki, gdyż grupa nigdy nie funkcjonowała jako spółka będąca własnością państwa. Nie można się

⁽¹⁾ Sprawa T 498/04, *Zhejiang Xinan Chemical Industrial Group Co. Ltd.*, pkt 85.

zgodzić z takim twierdzeniem. Jak ustalono w przedmiotowej sprawie, koszty produkcji i sytuacja finansowa przedsiębiorstw mogą podlegać znaczącym zakłóceniom wynikającym z przejścia od byłego nierynkowego systemu gospodarki niezależnie od tego, czy przedsiębiorstwo funkcjonowało jako spółka będąca własnością państwa.

(42) Grupa Baoding Lizhong, YHI Manufacturing (Shanghai) Co. Ltd i CITIC Dicastal ponownie podniosły również argumenty przedstawione już przed przyjęciem rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych i zwracają uwagę na fakt, że korzyści odnoszone przez przedsiębiorstwa nie są znaczące. Jak wyjaśniono w motywie 50 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, w ramach dochodzenia dowiedziono jednak, że zakłócenia w odniesieniu do sytuacji finansowej grup były znaczące.

(43) Co więcej, spółka YHI Manufacturing (Shanghai) Co. Ltd stwierdziła, że zwolnienia z podatku przyznane przedsiębiorstwom zagranicznym nie stanowią szczególnych subsydiów i że zgodnie z orzecznictwem WTO dotyczącym środków wyrównawczych ciężar dowodu w odniesieniu do szczególności leży po stronie organów prowadzących dochodzenie⁽¹⁾. W swoich uwagach YHI Manufacturing (Shanghai) Co. Ltd. odniosła się również do art. 4 ust. 5 rozporządzenia podstawowego w sprawie antysubsydjności⁽²⁾, który stanowi, że „każde ustalenie szczególności [...] powinno być wyraźnie umotywowane na podstawie konkretnych dowodów”. Przedsiębiorstwo przywołało również art. 4 ust. 2 lit. b) rozporządzenia podstawowego w sprawie antysubsydjności (obiektywne kryteria lub zasady regulujące uprawnienie do otrzymania subsydium wskazują na to, że szczególność nie występuje) i art. 10 Porozumienia w sprawie subsydiów i środków wyrównawczych określający cło wyrównawcze jako „nałożone w celu skompensowania wszelkich przyznanych subsydiów, bezpośrednio bądź pośrednio, dla wytworzenia, produkcji lub wywozu dowolnego produktu”. Spółka YHI Manufacturing (Shanghai) Co. Ltd sugeruje również, że „jeżeli służby Komisją zamierzają zrekompensować subsydia przyznane przez chiński rząd, stosownym procesem dla jego realizacji jest przeprowadzenie szczegółowego dochodzenia w sprawie antysubsydjności”.

(44) W odniesieniu do powyższej interpretacji przepisów antydumpingowych należy stwierdzić, że jest ona nieprawidłowa, ponieważ kryteria zawarte w rozporządzeniu podstawowym w sprawie antysubsydjności nie mogą być stosowane w kontekście analizy MET. W podstawowym rozporządzeniu antydumpingowym przewidziano konieczność zbadania, czy koszty produkcji i sytuacja finansowa przedsiębiorstw nie podlegają znaczącym zakłóceniom, wynikającym z przejścia

od byłego nierynkowego systemu gospodarki oraz, jak stwierdzono powyżej, czy działania wskazujące na zaangażowanie państwa w kształtowanie otoczenia działalności gospodarczej poprzez środki typowe dla gospodarki nierynkowej należy uznać za wpływ państwa wynikający z przejścia od byłego nierynkowego systemu gospodarki.

(45) Biorąc pod uwagę powyższe, wnioski zawarte w motywach od 40 do 44 oraz od 50 do 52 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych zostają niniejszym potwierdzone.

Pozostałe kwestie

(46) Eksporterzy ponownie przedstawili swoje wnioski, o których mowa w motywach od 46 do 47 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych i w myśl których zgodnie z art. 2 ust. 7 lit. c) rozporządzenia podstawowego ustalenia, czy producenci spełniają kryteria przyznania MET, dokonuje się w terminie trzech miesięcy od wszczęcia postępowania, podczas gdy w niniejszej sprawie ustalenia dokonano później niż w wyznaczonym terminie trzech miesięcy. Na poparcie swoich argumentów eksporterzy zacytowali wyrok Sądu Pierwszej Instancji w sprawie T-299/05⁽³⁾. W szczególności eksporterzy oświadczyli, że do momentu przesłania ujawnienia ustaleń w sprawie MET Komisja otrzymała już wszystkie wypełnione kwestionariusze antydumpingowe rozesłane do eksporterów oraz wypełnione kwestionariusze rozesłane do przedsiębiorstw mających siedzibę w państwie analogicznym. Służby Komisji były zatem w posiadaniu wszystkich danych zawartych we wspomnianych wypełnionych kwestionariuszach i miały wszystkie informacje niezbędne do obliczenia marginesu dumpingu według zwykłej metodyki oraz według metodyki państwa analogicznego. Eksporterzy następnie doszli do wniosku, że w związku z powyższym Komisja powinna była wiedzieć, jakie skutki dla obliczenia marginesu dumpingu będzie miała decyzja dotycząca MET. Uwzględniając powyższe, eksporterzy nie wykluczają, że decyzja w sprawie MET została podjęta na podstawie wpływu na dumping.

(47) Nie można się zgodzić z powyższym twierdzeniem. Po pierwsze, w przeciwieństwie do powyższego argumentu w momencie przesłania ujawnienia ustaleń w sprawie MET Komisja nie posiadała wszystkich informacji niezbędnych do obliczenia marginesu dumpingu. W okolicznościach przedmiotowej sprawy informacje zawarte w wypełnionych kwestionariuszach antydumpingowych oraz w kwestionariuszach rozesłanych do przedsiębiorstw mających siedzibę w państwie analogicznym nie były ani kompletne, ani prawidłowe, a zatem w przedmiotowym momencie Komisja nie miała możliwości obliczenia marginesu dumpingu. Konieczne było rzeczywiście przeprowadzenie wizyt weryfikacyjnych

⁽¹⁾ Wspólnoty Europejskie – środki wyrównawcze dotyczące pochodzących z Korei chipów DRAM, WT/DS299/R, Sprawozdanie Panelu, dnia 17 czerwca 2005 r., pkt 7186.

⁽²⁾ Rozporządzenie Rady (WE) nr 597/2009 z dnia 11 czerwca 2009 r. w sprawie ochrony przed przywozem towarów subsydiowanych z krajów niebędących członkami Wspólnoty Europejskiej. Dz.U. L 188 z 18.7.2009.

⁽³⁾ Shanghai Excell M&E Enterprise Co. Ltd i Shanghai Adeptech Precision Co. Ltd przeciwko Radzie.

w celu zebrania informacji i danych niezbędnych do dokładnego obliczenia marginesu dumpingu. Wizyty rozpoczęły się dopiero dwa tygodnie po przesłaniu ujawnienia ustaleń w sprawie MET. Zatem ze względu na brak danych, które uzyskano podczas wizyt weryfikacyjnych, dokonanie obliczeń dumpingowych przed przesłaniem ujawnienia ustaleń w sprawie MET oraz podjęcie decyzji w sprawie MET na podstawie wpływu na dumping było fizycznie niemożliwe.

- (48) Po drugie, eksporterzy nie przedstawili żadnych dowodów, wskazujących na to, że decyzja w sprawie MET byłaby inna, gdyby została podjęta w wyznaczonym terminie trzech miesięcy.

4.2. Wniosek

- (49) Ustalenie zawarte w motywie 53 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych stanowiące, że należy odrzucić wnioski o MET wszystkich przedsiębiorstw, które taki wniosek złożyły, niniejszym zostaje potwierdzone.

4.3. Indywidualne traktowanie (IT)

- (50) Ustalenie tymczasowe zawarte w motywie 55 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych zostało zakwestionowane przez obie grupy objęte próbą, którym tymczasowo odmówiono IT ze względu na wystąpienie ingerencji państwa, uznanej za ingerencję na tyle znaczną, że mogła pozwolić na obejście środków, jeżeli indywidualni eksporterom przyznano różne stawki celne. Baoding Lizhong uważa, że ingerencja państwa nie ma miejsca, i stwierdza również, że zgodnie z zapisem art. 9 ust. 5 lit. c) i lit. e) do odmowy przyznania IT nie wystarczy samo występowanie ingerencji państwa oraz że w postanowieniach art. 9 ust. 5 wyraźnie dopuszcza się przyznanie IT przy wystąpieniu ingerencji państwa, pod warunkiem że nadal zachowano wystarczający poziom niezależności od państwa i że ingerencja państwa nie pozwala na obejście ceł. Taka sytuacja mogłaby mieć miejsce wyłącznie w przypadku, w którym urzędnicy państwowi sprawowaliby większość kluczowych funkcji i mogliby ingerować w codzienne decyzje gospodarcze.
- (51) Druga grupa twierdziła, że większość jej udziałów należy do osób prywatnych, a ryzyko obejścia ceł nie istnieje, gdyż grupa zaopatruje wyłącznie producentów samochodów na rynku OEM, a umowa z producentem samochodu dla każdego modelu koła określa w szczególności miejsce produkcji, które jest poddawane audytowi, zanim umowa zacznie obowiązywać, jak również w trakcie jej obowiązywania.
- (52) W odniesieniu do wniosku złożonego przez Baoding Lizhong ryzyko obejścia ceł poddano ponownemu

badaniu. Ingerencja państwa rzeczywiście nie pozwala na obejście ceł. W związku z powyższym grupie Baoding Lizhong można przyznać IT.

- (53) Jeżeli chodzi o CITIC Dicastal, jest to przedsiębiorstwo będące własnością państwa, bezpośrednio kontrolowane przez państwo (większość jego udziałów należy do państwa). Ingerencja państwa pozwala na obejście środków, w sytuacji gdy obowiązuje odmienna stawka celna. Innymi słowy, produkcja innych przedsiębiorstw kontrolowanych przez państwo może być przekierowana przez CITIC Dicastal. W odniesieniu do innych argumentów przedstawionych przez CITIC Dicastal fakt, że przedsiębiorstwo to zaopatruje wyłącznie producentów samochodów na rynku OEM nie uniemożliwia mu zaopatrywania innych klientów w przyszłości. Można zatem stwierdzić, że przedsiębiorstwu CITIC Dicastal powinno się odmówić przyznania IT.

4.4. Państwo analogiczne

- (54) Szereg zainteresowanych stron zakwestionowało wybór Turcji jako państwa analogicznego. Nie można się zgodzić z ich argumentami. Po pierwsze, ponieważ uwagi dotarły zdecydowanie po terminie na przekazywanie uwag dotyczących wyboru państwa analogicznego (termin upłynął dnia 24 sierpnia 2009 r.), a po drugie, ze względu na fakt, że z merytorycznego punktu widzenia nie mogą one być wzięte pod uwagę.
- (55) Argumenty można podsumować w następujący sposób:
1. jedno z przedsiębiorstw współpracujących w Turcji (Hayes Lemmerz) jest powiązane z producentem z UE, a oba przedsiębiorstwa współpracujące są członkami Stowarzyszenia Europejskich Producentów Kół (ang. Association of European Wheel Manufacturers, EUWA) (stowarzyszenia reprezentującego europejskich producentów, które złożyło skargę). Nie można zgodzić się z powyższym stwierdzeniem. Nie można uznać, że właściwym kryterium do wykluczenia Turcji jako państwa analogicznego jest powiązanie jednego z przedsiębiorstw z państwa analogicznego z przedsiębiorstwem z UE, oraz tego, że oba przedsiębiorstwa są członkami tego samego stowarzyszenia, do którego należą skarżący, ponieważ kryteria, które należy uwzględnić podczas analizy odpowiedniości państwa analogicznego, muszą opierać się wyłącznie na takich faktach, jak stopień konkurencji na rynku krajowym państwa analogicznego oraz brak istnienia znacznych różnic w procesie produkcji między producentami z państwa analogicznego a eksporterami pochodzącymi z państwa nieposiadającego gospodarki rynkowej;

2. argumentowano również, że proces produkcji w Chinach nie jest porównywalny z tym w Turcji, ponieważ chińskie przedsiębiorstwa mają dostęp do tańszych surowców. Powyższe twierdzenie nie może być brane pod uwagę. Dostęp do tańszego aluminium jest spowodowany zakłóceniami cen wywołanymi przez ingerencję państwa. Jak wyjaśniono powyżej, ChRL korzysta z unikalnej pozycji na świecie, jeżeli chodzi o dostęp do surowców po najniższych możliwych cenach, i znalezienie porównywalnej sytuacji w innych krajach nie jest możliwe. Z kolei dochodzenie wykazało, że proces produkcji w Chinach i proces produkcji w Turcji jest praktycznie identyczny;
3. stwierdzono również, że konkurencja na poziomie krajowym jest niewystarczająca, ponieważ produkcję krajową wykorzystuje się głównie do wywozu, a w przypadku przywozu spoza UE występują bariery wejścia. Powyższe twierdzenia nie mogą być brane pod uwagę. Rzeczywiście rynek UE jest ponad sześciokrotnie większy od rynku tureckiego i nie ma na nim barier wejścia; uzasadnione jest zatem wysyłanie przez Turcję do UE znacznej części swojej produkcji. Ponadto w przypadku tureckiego rynku krajowego konkurencja jest wystarczająca, gdyż funkcjonuje na nim co najmniej pięciu krajowych producentów, a bariery dla przywozu towarów z UE nie istnieją.
- (56) W związku z powyższym wniosek tymczasowy dotyczący Turcji jako odpowiedniego i uzasadnionego państwa analogicznego, zawarty w motywie 63 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, zostaje niniejszym potwierdzony.
- #### 4.5. Dumping
- ##### 4.5.1. Obliczenia
- (57) Dwóch producentów eksportujących zakwestionowało ustalenia tymczasowe przedstawione w motywach od 57 do 77 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych. Stwierdzono, że zgodnie z art. 2 ust. 11 podstawowego rozporządzenia antydumpingowego obliczenia dumpingu powinny być ustalane na podstawie „wszystkich transakcjach wywozowych do Wspólnoty”; tj. zdaniem powyższych producentów przy obliczaniu marginesu dumpingu powinno się brać pod uwagę 100 % transakcji. Argumentowano również, że najbardziej wartościowe transakcje, w szczególności w przypadku jednego z badanych przedsiębiorstw, nie zostały wzięte pod uwagę przy obliczaniu marginesu dumpingu.
- (58) W odniesieniu do argumentu dotyczącego liczby transakcji, które należy wziąć pod uwagę, wskazano, że artykuł 2 ust. 11 podstawowego rozporządzenia antydumpingowego stanowi, iż obliczenia dumpingu powinny być ustalane na podstawie „wszystkich transakcjach wywozowych do Wspólnoty”, ale „z zastrzeżeniem odpowiednich przepisów regulujących obiektywne porównanie”. Oznacza to, że jeśli osiągnięcie rozsądnego dopasowania dla 100 % produktów nie jest możliwe, nie będzie możliwe uwzględnienie 100 % transakcji wywozowych. Uznaje się to za rozsądne, o ile obliczenia są oparte na odpowiednio dużym odsetku całkowitych transakcji wywozowych. W niniejszym przypadku wzięto pod uwagę około 85 % transakcji.
- (59) Jeśli chodzi o zarzut, że nie wzięto pod uwagę najdroższych transakcji, przeprowadzono nowe obliczenia dumpingu w celu ich uwzględnienia. Dodano dodatkową liczbę rodzajów produktów do rodzajów stosowanych w obliczeniach na poziomie ceł tymczasowych. To pozwoliło włączyć do obliczeń jak największą liczbę transakcji, zapewniając przy tym, że średnia ważona cena jednostkowa wszystkich transakcji wywozowych na przedsiębiorstwo eksportujące jest możliwie najbliższa średniej ważonej cenie jednostkowej transakcji wywozowych (danego przedsiębiorstwa), którą wykorzystano do obliczenia marginesu dumpingu. W ten sposób uwzględniono wartość wszystkich transakcji wywozowych, nawet tych najdroższych. Wartości normalne dla tych dodatkowych rodzajów produktów obliczono zgodnie z metodyką objaśnioną w motywie 70 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych. W tych nowych obliczeniach marginesy dumpingu spadły w szczególności w przypadku YHI.
- (60) Metodyka przyjęta w celu określenia wartości normalnej, ceny eksportowej i porównania jest taka sama jak metodyka opisana w motywach od 64 do 75 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych. Jedyne zmiany w nowych obliczeniach dotyczą zwiększenia liczby uwzględnionych transakcji i uznania, że średnia cena transakcji wywozowych wykorzystana do obliczeń dumpingu dla danego przedsiębiorstwa nie powinna znacząco różnić się od średniej ceny eksportowej wszystkich transakcji danego przedsiębiorstwa.
- (61) Twierdzono, że analiza Komisji nie bierze pod uwagę zmiany kursów wymiany, w szczególności wzrostu wartości dolara amerykańskiego względem euro oraz kosztów aluminium pierwotnego i międzynarodowego transportu towarów. Powyższy zarzut jest nieuzasadniony, ponieważ służby Komisji, zgodnie ze swoją praktyką, włączyły wszystkie rodzaje sprawdzalnych kosztów do analizy rynku produktu objętego postępowaniem w OD.
- (62) Chiński producent YHI twierdził, że obliczenia dotyczące należności w odniesieniu do jego indywidualnego marginesu dumpingu były błędne. Komisja uwzględniła tę skargę i przeprowadziła nowe obliczenia, które pozwoliły określić margines dumpingu na poziomie 23,81 %, czyli o 2,14 % niższym niż poprzednio.

4.5.2. Ostateczne marginesy dumpingu

Przedsiębiorstwo	Ostateczny margines dumpingu
YHI Manufacturing (Szanghaj) Co., Ltd.	23,81 %
Zhejiang Wanfeng Auto Wheel Co. Ltd.	60,29 %
Baoding Lizhong	67,66 %
Inne przedsiębiorstwa współpracujące	44,23 %
Wszystkie pozostałe przedsiębiorstwa	67,66 %

5. SZKODA

(63) Komisja otrzymała uwagi na temat ustaleń tymczasowych dotyczących szkody. Niektóre z tych uwag były powtórzeniem uwag, do których odniesiono się już w rozporządzeniu w sprawie ceł tymczasowych.

(64) W niniejszym rozporządzeniu nie przytacza się ponownie argumentów dotyczących uwag, do których odniesiono się już w rozporządzeniu w sprawie ceł tymczasowych.

5.1. Przywóz z ChRL

(65) Strony twierdziły, że metodyka obliczania przywozu towarów nie została dostatecznie objaśniona. Nie uzasadniono jednak powyższych uwag krytycznych.

(66) Należy przypomnieć, że na etapie środków tymczasowych metodykę oparto na skardze, którą jednak sprawdzono metodą krzyżową z innymi źródłami (dane dostarczone przez producentów współpracujących, podmioty wykorzystujące produkt objęty dochodzeniem, eksporterów). W świetle uwag przedłożonych przez strony powyższe dane przeanalizowano ponownie i niniejszym potwierdza się wnioski tymczasowe.

(67) Należy przypomnieć, że w dniu publikacji rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych do akt sprawy dostępnych celem konsultacji dla zainteresowanych stron dołączono trzy pisma zawierające szczegółowe informacje na temat metod obliczeń produkcji, przywozu i sprzedaży.

(68) Ponieważ kody CN objęte niniejszym dochodzeniem zawierają również inne produkty niż produkt objęty postępowaniem, większość uwag dotyczy metodyki stosowanej przez Komisję w celu wyłączenia produktu nieobjętego postępowaniem z podanej wielkości.

(69) Kod CN 8708 70 50 obejmuje koła aluminiowe i aluminiowe części i akcesoria do nich. Odpowiadające mu dane pobrano w tonach z bazy Comext bez żadnego dalszego dostosowania na tym etapie, zakładając, jak

sugerowano w skardze, że części i akcesoria mają niewielkie znaczenie.

(70) Kod CN 8708 70 10 obejmuje między innymi koła aluminiowe oraz aluminiowe części i akcesoria do nich. Również w przypadku powyższego kodu należycie dostosowano odpowiadające mu dane pobrane w tonach z bazy Comext, zgodnie z metodyką opisaną w skardze.

(71) Uwagi przedstawione przez strony w przeważającej części odnosiły się krytycznie do tego podejścia, nie podając jednak bardziej odpowiedniej lub wiarygodnej alternatywy. Krytyka odnosiła się głównie do faktu, że strony, nie znając metody, jaką Komisja miała zastosować, nie mogły się do niej ustosunkować w uwagach. Przypomina się, że wersja skargi nieopatrzona klauzulą poufności, określająca szczegółowo metodę wyłączenia, była dostępna w pliku nieopatrzonym klauzulą poufności od chwili wszczęcia postępowania. Komisja sprawdziła metodą krzyżową dane dostarczone w skardze i nie była w stanie stwierdzić niczego, co podważałoby zasadność wybranej metody. Ponadto biorąc pod uwagę fakt, że strony nie zaproponowały alternatywnej metody wyłączenia, ich uwagi uznano za bezpodstawne.

(72) Drugi zestaw uwag odnosił się do metody przeliczenia wielkości początkowo wyrażonej w tonach na jednostki dla obu kodów CN. W powyższym przypadku Komisja ponownie posłużyła się metodą zasugerowaną w skardze, a następnie potwierdzoną w odpowiedziach na kwestionariusz chińskich eksporterów. Zgodnie z powyższą metodyką średnia waga pojedynczego produktu przewiezionego z Chin wynosi ok. 9 kg. Wagę jednostkową produktów przywiezionych z innych państw trzecich oszacowano na ok. 10 kg zgodnie ze skargą, jednak sprawdzono ją metodą krzyżową z dostępnymi informacjami uzyskanymi w trakcie niniejszego dochodzenia od różnych stron.

(73) W swoich wnioskach z okresu po wprowadzeniu środków tymczasowych strony twierdziły, że jako średnią wagę powinno się stosować 10 zamiast 9 kg, ponieważ jest to średnia waga przywożonych kół OEM. Jak określono w rozporządzeniu w sprawie ceł tymczasowych, średnią wagę 9 kg obliczono na podstawie danych dostarczonych przez producentów eksportujących objętych próbą. Stwierdza się zatem, że jest to najbardziej rozsądna metoda przeliczeniowa, odzwierciedlająca średnią wagę chińskiego przywozu. W każdym razie dokonanie przeliczenia na podstawie 10 kg dla kół OEM pokazało, że nie miałyby ono wpływu na ostateczne wnioski.

(74) Niniejszym potwierdza się wnioski zawarte w motywach od 86 do 88 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych.

5.1.1. Wielkość i ceny przywozu towarów z ChRL

- (75) Wnioski, które wyciągnięto m.in. z danych Eurostatu, przedstawione w motywach 86 i 89 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, zostały potwierdzone w odpowiedziach na kwestionariusz producentów eksportujących. Zważywszy, że dane pochodziły z różnych źródeł, tendencje w naturalny sposób mogą nieco różnić się w zależności od segmentu lub przedsiębiorstwa. W każdym razie potwierdzają one niskie poziomy cen, które w połączeniu z wysokimi poziomami podjęcia cenowego i gwałtownym wzrostem wielkości przywozu z ChRL podkreślają dokładność ogólnego wniosku w niniejszej sprawie.
- (76) Dane i tendencje zostały również sprawdzone dla segmentów OEM i AM rozpatrzonych oddzielnie. Rozporządzenie w sprawie ceł tymczasowych omyłkowo stwierdzało w motywie 89, że ceny dla okresu od 2006 r. do 2008 r. musiały być oparte na danych z Eurostatu, ponieważ kwestionariusze eksporterów nie zawierały właściwych danych. Twierdzenie to powinno odnosić się do podziału na transakcje OEM i AM. Podziału można dokonać wyłącznie w oparciu o wykazy poszczególnych transakcji dostarczone przez eksporterów.
- (77) Jeśli chodzi o ceny jednostkowe AM, dane pokazują w mniejszym lub większym stopniu niskie poziomy z niewielkim wzrostem pod koniec okresu. Wahają się one od 25 do 34 EUR w 2006 r., od 24 do 32 EUR w 2007 r., od 25 do 29 EUR w 2008 r. i od 26 do 36 EUR w OD. Ze względu na poufny charakter informacji przedmiotowe przedziały obniżono lub podwyższono o maksymalnie 15 %.

Przedział cen dla chińskiego przywozu AM (w oparciu o próby eksporterów)	+/- 15 %	+/- 15 %
2006	25	34
2007	24	32
2008	25	29
OD	26	36

- (78) Ceny jednostkowe w odniesieniu do przywozu OEM z ChRL wykazują spadek o ponad 15 % w okresie badanym. Ze względu na poufny charakter informacji nie można ujawnić dalszych szczegółów, jak wyjaśniono w części dotyczącej obliczania poziomu usuwającego szkodę poniżej.
- (79) Jedna strona twierdziła, że ceny chińskiego przywozu wzrosły między 2008 r. a OD, gdy większość wskaź-

ników szkody znacznie się obniżyła. Rzeczywiście miało miejsce nominalny wzrost cen chińskiego przywozu (choć jedynie o 1,6 %) (1). Należy podkreślić jednak, że na przestrzeni całego okresu badanego ceny te spadły o 8 %.

- (80) Ogólnie niskie poziomy cen potwierdzono dla obu segmentów, a poziomy te w połączeniu z wysokim podjęciem cenowym i gwałtownym wzrostem przywozu z ChRL potwierdzają wnioski w niniejszej sprawie.

5.2. Oddzielna analiza szkody dla segmentów OEM i AM

- (81) Jedną z głównych uwag otrzymanych po nałożeniu środków tymczasowych było spostrzeżenie, że powinno się przeprowadzić oddzielną analizę wszystkich wskaźników szkody dla segmentów OEM i AM.
- (82) Jedna strona odniosła się w tym względzie do rozporządzenia Komisji (WE) nr 1888/2006 (2) oraz do rozporządzenia Rady (WE) nr 682/2007 (3) w sprawie przywozu kukurydzy cukrowej z Tajlandii, stwierdzając, że w wymienionych przypadkach przeprowadzono taką właśnie analizę według segmentów. Strona ta twierdziła ponadto że Komisja, nie postępując tak jak w sprawie dotyczącej kukurydzy cukrowej, naruszyła wymogi WTO.
- (83) W sprawie kukurydzy cukrowej odniesiono się do właściwych postanowień WTO, że według organu apelacyjnego: „...w przypadkach gdy władze prowadzące dochodzenie przeprowadzają badanie jednej z części przemysłu krajowego, powinny one zasadniczo zbadać w podobny sposób wszystkie inne części tworzące ten przemysł, jak również przeprowadzić całościowe badanie przemysłu” (4). Sprawa ta pokazuje wyraźnie, że podejście przyjęte w niniejszej sprawie jest zgodne z dotychczasową praktyką instytucji oraz z porozumieniem antydumpingowym WTO (5). Analiza segmentowa jest możliwa, ale musi jej towarzyszyć analiza całego przemysłu.

(1) W motywie (90) rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, który stanowił, że wzrost wynosił 0,5 %, wystąpił błąd pisarski (wzrost wynosił 0,5 EUR i 1,6 %).

(2) Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1888/2006 z dnia 19 grudnia 2006 r. nakładające tymczasowe cło antydumpingowe na przywóz określonej przetworzonej lub zakonserwowanej kukurydzy cukrowej w postaci ziaren, pochodzącej z Tajlandii (Dz.U. L 364 z 20.12.2006, s. 68).

(3) Rozporządzenie Rady (WE) nr 682/2007 z dnia 18 czerwca 2007 r. nakładające ostateczne cło antydumpingowe i stanowiące o ostatecznym pobraniu cła tymczasowego nałożonego na przywóz określonej przetworzonej lub zakonserwowanej kukurydzy cukrowej w postaci ziaren, pochodzącej z Tajlandii (Dz.U. L 159 z 20.6.2007, s. 14).

(4) WT/DS184/AB/R, 23.8.2001, Stany Zjednoczone – Środki antydumpingowe w odniesieniu do określonych produktów ze stali walcowanej na gorąco pochodzących z Japonii.

(5) Motywy 50 – 51 rozporządzenia (WE) nr 1888/2006.

(84) Należy przypomnieć, że w niniejszym postępowaniu na etapie środków tymczasowych oba segmenty rozważono łącznie, jednak niektóre wskaźniki przeanalizowano oddzielnie dla kół OEM i AM (podcięcie cenowe, konsumpcja, udziały w rynku). W świetle uwag przedłożonych przez strony Komisja przeprowadziła dalszą analizę i przeanalizowano pewne dodatkowe wskaźniki na poziomie segmentów (zobacz poniżej). Jak przedstawiono poniżej, przedmiotowa analiza potwierdza, że tendencje dla produktu objętego postępowaniem rozważanego w całości zasadniczo odpowiadają tendencjom dla segmentów OEM i AM rozważanych oddzielnie.

Jednostki (w tys.)	2006	2007	2008	OD
Całkowita konsumpcja w Unii	58 607	62 442	58 313	49 508
Wskaźnik 2006 = 100	100	107	99	84
Konsumpcja OEM	43 573	44 009	42 076	34 915
Wskaźnik 2006 = 100	100	101	97	80
Konsumpcja AM	15 033	18 432	16 237	14 592
Wskaźnik 2006 = 100	100	123	108	97

(86) W okresie badanym całkowita konsumpcja Unii zmniejszyła się o 16 % z 58,6 mln jednostek do 49,5 mln jednostek. Taką samą tendencję można było zaobserwować w obu segmentach. Konsumpcja kół OEM zmniejszyła się o 20 % z 43,5 mln jednostek do 34,9 mln jednostek, podczas gdy konsumpcja kół AM zmniejszyła się o 3 % z 15 do 14,5 mln jednostek.

5.2.2. Przywóz towarów z ChRL i udziały w rynku dla segmentów OEM i AM

(87) Wiele uwag odnosiło się do wniosków Komisji dotyczących wielkości segmentów OEM i AM na rynku kół aluminiowych UE, szczególnie do udziału przywozu w rynku. Strony twierdziły w szczególności, że Komisja błędnie oceniła udział w rynku przywozu OEM. W związku z powyższymi uwagami przeprowadzono dalsze dochodzenie w odniesieniu do udziału przywożonych kół OEM i AM w rynku. Należy przypomnieć, że rozporządzenie w sprawie ceł tymczasowych określało udziały w rynku przywozu OEM i AM z ChRL. Przedmiotowe udziały w rynku określono w oparciu o informacje znajdujące się w aktach sprawy na etapie środków tymczasowych, na podstawie danych dostarczonych przez unijnych producentów, eksporterów oraz producentów samochodów. Na tej podstawie ustalono,

5.2.1. Konsumpcja

(85) Poniższa tabela przedstawia rozwój konsumpcji w Unii w odniesieniu do aluminiowych kół jezdnych w segmentach OEM i AM rozważanych oddzielnie. Bardziej szczegółowe informacje na temat podziału na przywóz OEM i AM przedstawiono powyżej, w części poświęconej przywozowi. Dane na temat podziału oparto na różnych źródłach informacji dostarczonych przez producentów współpracujących UE, podmioty wykorzystujące produkt objęty dochodzeniem i producentów eksportujących do państwa, którego dotyczy postępowanie.

że udział w rynku przywozu OEM wynosi około 3 % (bezpieczne założenie), ale mógłby osiągnąć nawet 6 %.

(88) W związku z krytyczną opinią zainteresowanych stron wszystkie dane sprawdzono ponownie i weryfikacja ta potwierdziła ustalenia tymczasowe. Szczegółowe wyjaśnienie wszystkich etapów dochodzenia i wszystkich źródeł informacji wykorzystanych w celu ustalenia udziału obu segmentów w przywozie nie tylko z państwa, którego dotyczy postępowanie, ale również z innych państw trzecich, włączono do pisma dołączonego do akt sprawy dostępnych celem konsultacji dla zainteresowanych stron. Pismo to przedstawia różnorodność źródeł wykorzystanych do uzyskania właściwych informacji.

(89) Ponadto w odpowiedzi na uwagi stron, że udział w rynku w wysokości 3 % jest niski, należy podkreślić, iż udziału w rynku nawet na poziomie 3 % nie można uznać za niski na rynku wrażliwym na ceny, takim jak rynek w niniejszej sprawie. Jest to tym bardziej prawdziwie w świetle spadku ceny opisanego poniżej w motywie 116. Co więcej, nastąpił również znaczny wzrost wielkości i udziału w rynku przywozu towarów z ChRL.

Wielkość przywozu OEM (w tys. jednostek)	2006	2007	2008	OD
ChRL	455	476	508	1 183
Wskaźnik 2006 = 100	100	105	112	260
Udział w rynku (%)	1 %	1 %	1 %	3 %
Wielkość przywozu AM (w tys. jednostek)	2006	2007	2008	OD
ChRL	3 247	4 667	5 301	4 954
Wskaźnik 2006 = 100	100	144	163	153
Udział w rynku (%)	22 %	25 %	33 %	34 %

5.3. Podcięcie cenowe

- (90) Należy przypomnieć, że na etapie środków tymczasowych podcięcie cenowe obliczono dla produktu objętego postępowaniem rozważanego w całości oraz oddzielnie dla dwóch segmentów. Podział oparto na wykazach poszczególnych transakcji dostarczonych przez unijnych producentów i eksporterów objętych próbą poprzez ustalenie sprzedaży dla producentów samochodów.
- (91) Przedziały podcięcia cenowego określone w motywach 95 i 98 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych przeliczono ponownie, w szczególności ze względu na zmiany w obliczeniach dumpingu (zobacz powyżej). Skorygowano je również w stosunku do zastosowanej taryfy celnej. Na etapie środków tymczasowych zastosowano mianowicie jednolitą stawkę celną w wysokości 4,5 %. Podejście to zastosowano na etapie środków ostatecznych w obliczeniach ogólnego podcięcia cenowego (dla dwóch segmentów). Wynikało to z faktu, że nie cały przywóz OEM został zgłoszony w ramach kodu CN powiązanego z niższą stawką celną 3 %.
- (92) Niektóre strony ponownie zauważyły, że poziom podcięcia cenowego powinno się obliczać tylko w odniesieniu do części ceny stanowiącej wartość dodaną (z wyłączeniem kosztów aluminium). Jak zauważono w motywie 96 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, zastosowanie takiej metodyki prowadziło w praktyce do wzrostu poziomu podcięcia cenowego. Ponieważ poziom podcięcia cenowego ustalony w odniesieniu do całej ceny (jako odsetek) był już wysoki, nie zajmowano się dalej tą metodą.
- (93) Podcięcie cenowe obliczone dla produktu objętego postępowaniem jako całości mieści się w przedziale od 20 %

do 38 %. Podcięcie cenowe pozostaje na znacznym poziomie dla obu segmentów (od 15 % do 29 % dla OEM i od 49 % do 63 % dla AM).

6. SYTUACJA PRZEMYSŁU UE

6.1. Definicja przemysłu UE oraz makro- i mikroekonomiczne wskaźniki szkody

- (94) Jedna strona twierdziła, że Komisja zastosowała niewłaściwą definicję przemysłu UE i produkcji UE oraz że ocena szkody musi być oparta na informacjach odnoszących się wyłącznie do skarżących i popierających skargę, a nie na całkowitej produkcji produkcji UE.
- (95) Przemysł UE został zdefiniowany w art. 4 ust. 1 rozporządzenia podstawowego. Ocena sytuacji całej produkcji UE jest zgodna z rozporządzeniem podstawowym. Należy zatem odrzucić argument, iż ocena szkody została oparta na niewłaściwej definicji przemysłu UE. W konsekwencji należy odrzucić wszystkie argumenty dotyczące rozwoju tendencji wskaźników szkody, w odniesieniu do których jako podstawę analizy zastosowano dane producentów objętych próbą i współpracujących.
- (96) Inna bardziej ogólna uwaga dotyczyła faktu, że wersje kwestionariuszy producentów i minikwestionariuszy nieopatrzone klauzulą poufności były niepełne. Komisja przeanalizowała te uwagi w sposób szczegółowy i zwróciła się o poprawione wersje nieopatrzone klauzulą poufności w przypadkach, w których było to uzasadnione. Wersje te dołączono do akt sprawy dostępnych celem konsultacji dla zainteresowanych stron, umożliwiając w ten sposób w pełni właściwą obronę praw.

- (97) Niektóre strony twierdziły, że część producentów UE powinna zostać wyłączona, ponieważ nie dostarczyli oni pełnych informacji na temat swojej działalności. Strony te twierdziły dalej, że takie wyłączenie zmieniłoby sytuację. Twierdzeń tych nie poparto jednak faktami, biorąc pod uwagę, że odnośni producenci UE w rzeczywistości dostarczyli wszystkie istotne informacje. Dlatego też należy je odrzucić.
- (98) Jeden importer twierdził również, że powinien zostać uznany za producenta UE, ponieważ w ramach outsourcingu zlecał proces produkcji do państwa, którego dotyczy postępowanie, podczas gdy ogromna część pozostałej działalności była prowadzona w UE (np. projektowanie). Przedsiębiorstwo to zlecało podwykonawstwo procesu produkcyjnego, utrzymując jednocześnie część swojej działalności na obszarze Unii, np. testowanie kół. Biorąc jednak pod uwagę, że proces produkcyjny ma miejsce w państwie, którego dotyczy

postępowanie, importera tego nie można uznać za producenta UE w postępowaniu antydumpingowym. W związku z tym powyższy wniosek musiał zostać odrzucony.

- (99) Niektóre strony przeprowadziły analizę wskaźników szkody według przedsiębiorstw. Takie podejście należy odrzucić, ponieważ analiza szkody jest prowadzona dla przemysłu UE jako całości.

6.2. Wskaźniki makroekonomiczne

6.2.1. Sprzedaż i udział w rynku

- (100) Po publikacji rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych strony zwróciły się o dane z podziałem na segmenty OEM i AM. Poniższa tabela przedstawia dane dotyczące sprzedaży i udziału w rynku z podziałem na segmenty OEM i AM:

	2006	2007	2008	OD
Wielkość sprzedaży dla całego przemysłu UE dla OEM (w tys. jednostek)	36 820	36 240	34 932	28 719
Wskaźnik 2006 = 100	100	98	95	78
Wielkość sprzedaży dla całego przemysłu UE na AM (w tys. jednostek)	8 626	10 443	7 962	7 075
Wskaźnik 2006 = 100	100	121	92	82
Udział w rynku OEM (%) (udział producentów UE w całkowitej konsumpcji OEM)	84,5 %	82,3 %	83 %	82,3 %
Wskaźnik 2006 = 100	100	97	98	97
Udział w rynku AM (%) (udział producentów UE w całkowitej konsumpcji AM)	57,4 %	56,7 %	49 %	48,5 %
Wskaźnik 2006 = 100	100	99	85	84

- (101) Do podziału wykorzystano różne źródła informacji, w szczególności dane dostarczone przez producentów UE w trakcie dochodzenia, dane ze skargi oraz dane zgromadzone na etapie przed wszczęciem dochodzenia.

- (102) Powyższa tabela przedstawia tendencję spadkową w odniesieniu do sprzedaży i udziałów w rynku dla obu segmentów OEM i AM.

6.2.2. Zamówienia

- (103) Jak określono w motywie 112 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, Komisja kontynuowała przegląd zamówień przyznanych w trakcie OD, które zostałyby jednak zrealizowane po tym okresie. Dane znajdujące się już w aktach sprawy zostały uzupełnione o nowe informacje otrzymane od unijnych producentów kół i producentów samochodów. Dane te potwierdziły rzędy wielkości zakupów i tendencje w zakresie udziałów w rynku dostawców europejskich i chińskich. Są one też wzmocnione argumentami wysuniętymi przez producentów samochodów, zgodnie z którymi udział chińskiego przywozu wzrósł ze względu na większą konkurencyjność, jakość i większe zdolności procesów produkcyjnych.

6.3. Wskaźniki mikroekonomiczne

6.3.1. Koszt produkcji

- (104) Jedna strona twierdziła, że dane dotyczące rentowności, o których mowa w motywie 117 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, nie zgadzały się

z danymi na temat sprzedaży i kosztu produkcji w motywach 89 i 122 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych. Wynikało to z błędu pisarskiego w obliczeniu kosztu produkcji, który doprowadził do wykorzystania niewłaściwego zestawu danych. Błąd ten został naprawiony i poniżej przedstawiono dane dla kosztu produkcji.

(w EUR)	2006	2007	2008	OD
Średni koszt produkcji (na jednostkę)	48,1	49,4	48,7	49,1

- (105) Korekta nie wpłynęła na tendencję określoną na etapie środków tymczasowych. W okresie badanym średni koszt produkcji pozostał stabilny.

6.3.2. Rentowność

- (106) W odpowiedzi na wnioski stron o dostarczenie danych z podziałem na segmenty OEM i AM obliczono oddzielenie rentowności dla tych dwóch segmentów. Tendencje i rzędy wielkości potwierdziły się.

(%)	2006	2007	2008	OD
Całkowita rentowność	3,2	0,7	-1,5	-5,4
Rentowność OEM	3,1	0,4	-1,4	-5,7
Rentowność AM	5,2	5,7	-3,3	-2,4

- (107) Jak pokazano w powyższej tabeli, rentowność zmieniła się w obu segmentach: OEM i AM. Jej poziom spadł o 8,8 punktu procentowego w okresie badanym w segmencie OEM i o 7,6 punktu procentowego w segmencie AM. W konsekwencji rzędy wielkości i tendencje dla segmentów OEM i AM rozważanych oddzielnie pokrywają się z rzędami wielkości i tendencjami dla produktu objętego postępowaniem rozważanego w całości (spadek o 8,7 punktu procentowego).

i rzędem wielkości dla całego produktu objętego postępowaniem.

7. ZWIĄZEK PRZYCZYNOWY

7.1. Wpływ przywozu z ChRL

6.3.3. Zwrot z inwestycji

- (108) Strony wskazały na możliwe nieprawidłowości w obliczeniu zwrotu z inwestycji. Przedstawione dane liczbowe uwzględniają wszystkie elementy składające się na zwrot z inwestycji, w tym amortyzację. Twierdzenia te należy zatem odrzucić.

6.4. Wnioski dotyczące szkody

- (109) Wnioski dotyczące szkody, sformułowane w motywach 80 – 123 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, zostają niniejszym potwierdzone. Przemysł UE poniósł istotną szkodę, która znalazła odzwierciedlenie w szczególności w malejącej rentowności. Niektóre wskaźniki szkody zostały przeanalizowane oddzielnie dla segmentów OEM i AM. Tendencje i rzędy wielkości rozwoju tych wskaźników odpowiadają tendencjom

- (110) Niektóre strony twierdziły, że spadek produkcji i sprzedaży przemysłu UE wynikał z malejącej konsumpcji (która rzekomo doprowadziła również do spadku mocy produkcyjnych). Rozporządzenie w sprawie ceł tymczasowych nie kwestionuje w istocie faktu, że konsumpcja na rynku UE ulegała zmniejszeniu. Choć możliwe jest, że do szkody wyrządzonej przemysłowi UE mogły się przyczynić czynniki inne niż przywóz towarów po cenach dumpingowych z ChRL (kryzys gospodarczy i przywóz towarów z Turcji), wpływ tych innych czynników nie jest na tyle znaczny, aby podważyć związek przyczynowy, o którym mowa w motywach 136 – 152 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych. W każdym razie, jak przedstawiono w motywach 126 i kolejnych rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, istnieje wyraźny związek pomiędzy znacznym wzrostem wielkości chińskiego przywozu po niskich cenach a szkodą zaobserwowaną dla przemysłu UE. Ponadto jak przedstawiono w motywie 103 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, i wbrew twierdzeniom stron, w okresie badanym moce produkcyjne pozostały stabilne (w szczególności od 2006 r. do 2008 r., ze spadkiem 4 % od 2008 r. do OD).

- (111) Niektóre strony odniosły się do oświadczeń ogłoszonych przez producentów UE na ich stronach internetowych i do faktu, że przywozu towarów po cenach dumpingowych z ChRL nie wymieniono wśród przyczyn szkody. Bez względu na publiczne oświadczenia producentów UE (które w żadnym razie nie wyłączają chińskiego przywozu z ewentualnej przyczyny szkody) dane dostępne w aktach sprawy pokazują wyraźnie, że istnieje związek przyczynowy pomiędzy szkodą wyrządzoną przemysłowi UE a przywozem towarów po cenach dumpingowych z ChRL.
- (112) Niektóre strony twierdziły, że spadek rentowności wynikał ze spadającej wielkości produkcji. Producenci nie byli przez to w stanie amortyzować kosztów stałych przy mniejszej liczbie wyprodukowanych kół. Spadek produkcji wynikał jednak ze straty w udziale w rynku, który z kolei był pochodną przejścia udziału w rynku przez chiński przywóz towarów.
- (113) Niektóre strony twierdziły, że przywóz towarów z ChRL nie mógł być przyczyną szkody wyrządzonej przemysłowi UE, ponieważ w 2007 r. zaobserwowano spadek rentowności mimo stabilnych cen i sprzedaży. Należy przypomnieć, że od 2006 r. do 2007 r. nastąpił wzrost udziału w rynku przywozu towarów z ChRL i wzrost o 40 % pod względem wielkości. Z tego powodu argument ten musiał zostać odrzucony.
- (114) Wnioski sformułowane w motywach 126 – 130 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych zostają niniejszym potwierdzone.
- ## 7.2. Wpływ innych czynników
- ### 7.2.1. Zróźnicowanie segmentów
- (115) Strony podtrzymały swoją opinię, że szkoda dla przemysłu UE, który kieruje większość swojej sprzedaży do segmentu producentów oryginalnego sprzętu, nie mogła być spowodowana przywozem z Chin, który skupia się przede wszystkim na segmencie rynku wtórnego i jego obecność w segmencie producentów oryginalnego sprzętu jest niewielka. Należy przypomnieć, że uwagi te uwzględniono w motywach 131-135 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych.
- (116) Po wprowadzeniu środków tymczasowych niektóre ze stron odwołały się do motywu 133 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, zgodnie z którym „istnieją przesłanki świadczące o tym, że producenci samochodów wykorzystują oferty z Chin [...] w efekcie wymuszając obniżenie cen producentów aluminiowych kół jezdnych z UE”. Strony te stwierdziły, że instytucje nie mogą opierać swoich ustaleń na takich sygnałach, lecz jedynie na zebranych dowodach. Strony wskazały również, że nie udostępniono żadnych informacji w aktach sprawy dostępnych celem konsultacji dla zainteresowanych stron w celu poparcia takich wniosków dowodami.
- (117) Należy z góry zaznaczyć wysoki poziom wrażliwości tego rodzaju informacji pod względem handlowym. Informacje posiadane przez Komisję uzupełniono dalszymi dostarczonymi przez strony informacjami. Powyższe dodatkowe informacje potwierdziły wnioski wyciągnięte na podstawie dowodów posiadanych przez Komisję na etapie środków tymczasowych, wskazując na wyraźną presję powodującą spadek cen. Komisja rozbudowała akta sprawy w odniesieniu do kwestii presji cenowej. Producenci UE dostarczyli szczegółowych informacji. Zapewniło to Komisji bardziej dokładny wgląd w informacje dotyczące procedury przetargowej i potwierdziło wnioski w odniesieniu do presji powodującej spadek cen i wykorzystywanie ofert z Chin jako punktu odniesienia dla wywierania takiej presji. W niektórych przypadkach rzeczywiście już cena docelowa ustalona przez producentów samochodów (która stanowi punkt wyjścia w negocjacjach) była niższa od kosztów ponoszonych przez producentów UE, a zatem od początku była niemożliwa do utrzymania. W niektórych przypadkach nawet oferty poniżej tego poziomu były odrzucane.
- (118) Zgodnie z posiadanymi przez Komisję informacjami niektórzy producenci samochodów po prostu sugerują swoim oferentom, że powinni obniżyć ceny do poziomu ofert z Chin; inni stosują kwoty przedsiębiorstw nieuczestniczących w przetargach; a jeszcze inni nawet nie ograniczają swoich przetargów i każdy może złożyć ofertę (nawet ci, którzy nigdy nie spełniliby wymogów).
- (119) Producenci samochodów stwierdzili, że cena nie jest decydującym czynnikiem w kwestii podejmowanych przez nich decyzji dotyczących źródeł zaopatrzenia. Informacje zawarte w aktach sprawy rzeczywiście wskazują na to, że znaczenie mogą mieć też inne czynniki, jednak cena odgrywa główną rolę.
- (120) Niniejszym potwierdza się wnioski sformułowane w motywach 131-135 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych.
- ### 7.2.2. Wpływ przywozu z Turcji
- (121) Strony stwierdziły, że Komisja doceniła zbyt nisko oszacowała wpływ przywozu z Turcji na szkodę dla przemysłu UE. Należy przypomnieć, że zgodnie z motywami 136-137 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych niższe ceny przywozu z Turcji mogły mieć negatywny wpływ na sytuację przemysłu UE, lecz nie w takim stopniu, aby wyeliminować związek przyczynowy między przywozem towarów po cenach dumpingowych z ChRL a szkodą poniesioną przez przemysł UE.

(122) Wpływ przywozu towarów z Turcji bada się również w odniesieniu do każdego segmentu. Ustalono, że $\frac{3}{4}$ tureckiego przywozu stanowił przywóz towarów OEM. Potwierdzono, że tendencje i rzędy wielkości stwierdzone w odniesieniu do segmentów OEM i AM analizowanych łącznie odpowiadały tendencjom i rzędom wielkości w odniesieniu do obu segmentów analizowanych oddzielnie. Zgodnie z informacjami zawartymi w aktach sprawy (dostarczonymi przez różne strony współpracujące) w okresie badanym ceny przywozu z Turcji na rynku wtórnym obniżono. Natomiast ceny przywozu z Turcji towarów OEM pozostały względnie stabilne.

(123) Strony wskazały, że ceny przywozu towarów z Turcji uległy znacznemu obniżeniu w okresie od 2008 r. do OD. Jak jednak zauważono w motywie 137 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, różnica cen jest nadal o wiele mniejsza niż różnica między chińskimi cenami importowymi a cenami producentów z UE.

(124) Zdaniem jednej ze stron Turcja powinna zostać ujęta w skardze (zob. motywy 9 i kolejne), należy jednak zauważyć, że niewłączenie Turcji nie wyeliminowało związku przyczynowego między wywozem z Chin produktu objętego postępowaniem a szkodą poniesioną przez przemysł UE.

(125) W związku z tym argumenty przedstawione przez strony należy odrzucić. W powyższym świetle powyższych stwierdzeń i ze względu na brak innych uwag niniejszym potwierdza się ustalenia przedstawione w motywach 136-137 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych.

7.2.3. Wpływ przywozu z innych krajów

(126) Niektóre ze stron utrzymywały, że w latach 2006-2008 udział w rynku przywozu z państw trzecich innych niż Chińska Republika Ludowa wzrósł. Należy zauważyć, że udział przywozu z państw trzecich pozostał stabilny, z niewielkimi zmianami na poziomie 1 %. Dlatego powyższy argument trzeba było odrzucić.

(127) Niektóre kraje wskazały na przywóz z Republiki Południowej Afryki jako przyczyniający się do szkody dla przemysłu UE ze względu na jego wielkość lub ceny. Jak wskazano w motywie 99 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, udział w rynku przywozu towarów z Republiki Południowej Afryki, nawet jeżeli wzrósł pod względem wielkości, od 2007 r. jest stabilny (utrzymuje się na poziomie 1,4 %, w latach 2006-2007 nastąpił wzrost o 0,6 %). Komisja otrzymała informacje, zgodnie z którymi towary będące przedmiotem przywozu były przeznaczone głównie na rynek OEM. W odniesieniu do cen przywozu z Republiki Południowej Afryki towarów OEM Komisja otrzymała sprzeczne informacje. Na podstawie danych Eurostatu można stwierdzić, że wzrosły one z 43 do 51 EUR. Takie dane byłyby również zgodne z informacjami dostarczo-

nymi przez jednego z producentów UE. Należy zatem odrzucić argumenty przedstawione w odniesieniu do wpływu przywozu towarów z Republiki Południowej Afryki.

(128) Potwierdza się zatem wnioski sformułowane w motywach 136-138 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych w odniesieniu do przywozu z państw trzecich łącznie lub oddzielnie.

7.2.4. Wpływ kryzysu gospodarczego

(129) Strony ponownie przedstawiły swoje argumenty dotyczące wpływu kryzysu finansowego. Uwagi te, w szczególności dotyczące zmniejszenia produkcji samochodów, uwzględniono w rozporządzeniu w sprawie ceł tymczasowych.

(130) Jak wskazano w motywie 142 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, tendencja spadkowa zaczęła się na długo przed kryzysem gospodarczym i zbiegła się w czasie z wejściem na rynek przywozu towarów z ChRL.

(131) Niniejszym potwierdza się wnioski sformułowane w motywach 139-144 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych.

7.2.5. Konkurencja między producentami UE oraz koncentracja na rynku UE

(132) Strony stwierdziły, że struktura przemysłu UE przyczyniła się do poniesionej przez niego szkody. Jak jednak wskazano w motywach 146 i 147 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, dane zgromadzone w trakcie dochodzenia świadczą o tym, że wpływ ten był podobny w przypadku większych i mniejszych przedsiębiorstw.

7.2.6. Decyzje dotyczące zarządzania podejmowane przez producentów UE

(133) Niektóre ze stron utrzymywały, że przyczyną szkody były nieodpowiednie decyzje dotyczące zarządzania, jakie podejmowali producenci UE. Uwagi te dotyczyły producentów wspomnianych w motywie 124 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, którzy zakończyli produkcję lub w odniesieniu do których prowadzone jest postępowanie upadłościowe. Należy przypomnieć, że w rozporządzeniu w sprawie ceł tymczasowych wymieniono 30 przedsiębiorstw, natomiast uwagi stron dotyczą tylko 4. Uwagi te w większości nie były umotywowane. W każdym razie dane zawarte w aktach sprawy wyraźnie wskazują na związek przyczynowy między szkodą poniesioną przez przemysł UE a przywozem towarów z ChRL. Wniosek ten jest potwierdzony faktem, że pomimo zamknięcia części produkcji nie nastąpił wzrost udziału w rynku pozostałych przedsiębiorstw.

7.2.7. Przywóz z państw trzecich dokonywany przez przemysł UE

- (134) Niektóre ze stron stwierdziły, że jeden z producentów UE oferował tańsze koła pochodzące z państw trzecich, przyczyniając się tym samym do szkody, jaką poniósł przemysł w UE. Zarzutów tych jednak nie poparto dowodami. Przede wszystkim nie było jasne, czy taki przywóz miałby wpływ na znaczną skalę. Dlatego też argument ten trzeba było odrzucić.

7.2.8. Ceny aluminium i umowy na dostawę w przemyśle UE

- (135) Stwierdzono, że średnie koszty produkcji pozostały stabilne pomimo zmian cen aluminium. Strony utrzymywały, że powodem strat poniesionych przez producentów UE było zawarcie przez nich długoterminowych umów na dostawy aluminium, co nie pozwalało im na dostosowanie cen do obniżanych cen na LME. Informacje zawarte w aktach sprawy przedłożone przez współpracujących producentów UE były sprzeczne z taką argumentacją. Trzeba ją było zatem odrzucić.

7.2.9. Wahania kursów wymiany walut

- (136) Twierdzono również, że szkoda ponoszona przez producentów UE może ulegać zmniejszeniu w wyniku wzrostu wartości CNY w stosunku do EUR. Wahania kursów wymiany walut doprowadziłyby do wzrostu cen przywozu towarów po cenach dumpingowych, które są rozliczane w euro, likwidując lukę cenową między przywozem po cenach dumpingowych i cenami producentów UE.

- (137) W odniesieniu do tej kwestii należy zauważyć, że celem dochodzenia jest ustalenie, czy przywóz towarów po cenach dumpingowych (pod względem cen i wielkości) spowodował (lub może spowodować) istotną szkodę dla przemysłu UE lub czy taka istotna szkoda dla przemysłu UE była spowodowana innymi czynnikami. W tym kontekście w art. 3 ust. 6 rozporządzenia podstawowego wskazano na konieczność wykazania, że szkodę spowodował poziom cen przywozu towarów po cenach dumpingowych. Przepis ten odnosi się zatem jedynie do różnicy między poziomami cen i dlatego nie jest wymagana analiza czynników wpływających na poziom wspomnianych cen.

- (138) Prawdopodobny wpływ przywozu towarów po cenach dumpingowych na ceny przemysłu UE zasadniczo bada się poprzez ustalenie podcięcia cenowego, obniżenia cen i tłumienia cen. W tym celu porównuje się ceny wywozu po cenach dumpingowych z cenami sprzedaży przemysłu UE; w pewnych przypadkach może zaistnieć konieczność przeliczenia cen eksportowych stosowanych do obliczania szkody na inną walutę celem uzyskania porównywalnej podstawy. W związku z tym stosowanie

kursów wymiany walut w tym kontekście zapewnia jedynie ustalenie różnicy cenowej na porównywalnej podstawie. Wynika z tego jasno, że kurs wymiany walut zasadniczo nie może być kolejnym czynnikiem powodującym szkodę.

- (139) Potwierdza to również treść art. 3 ust. 7 rozporządzenia podstawowego, który odwołuje się do znanych czynników innych niż przywóz towarów po cenach dumpingowych. Wykaz innych znanych czynników wymienionych w przedmiotowym artykule nie odnosi się do żadnego czynnika wpływającego na poziom cen przywozu po cenach dumpingowych.

- (140) Jednak nawet gdyby uwzględniono ten czynnik, z uwagi na możliwą presję na ceny konsumpcyjne w kontekście pogorszenia sytuacji na rynku jest mało prawdopodobne, aby importerzy nabywający towary w kraju, którego dotyczy postępowanie, mogli podnieść ceny sprzedaży detalicznej w wyniku wzrostu wartości CNY. Ponadto bardzo trudno jest przewidzieć same kursy wymiany. Co więcej, wzrost wartości CNY w stosunku do EUR nastąpił po zakończeniu OD. Z uwagi na te wszystkie kwestie niemożliwe jest uznanie, by wahania kursów wymiany walut miały wpływ na wzrost cen przywozu towarów po cenach dumpingowych z kraju, którego dotyczy postępowanie.

- (141) W związku z tym nie można stwierdzić, że zmiany kursu wymiany mogą być kolejnym czynnikiem powodującym szkodę.

7.2.10. Rosnący popyt na koła stalowe

- (142) Niektóre ze stron utrzymywały, że szkoda poniesiona przez przemysł UE była spowodowana tym, że w czasach kryzysu gospodarczego konsumenci zaczęli nabywać tańsze koła stalowe lub mniejsze samochody, które podobno były częściej wyposażane w koła stalowe. Argument ten rzekomo znajdował potwierdzenie w fakcie, że programy pomocy wprowadzone przez różne kraje europejskie stanowiły zachętę do sprzedaży mniejszych samochodów. Natomiast zdaniem innych stron, chociaż programy pomocy rzeczywiście mogły stanowić zachętę do sprzedaży mniejszych samochodów, samochody te były lepiej wyposażone i miały koła aluminiowe.

- (143) Przeprowadzono dodatkową analizę na podstawie dostępnych danych, ponieważ nie istniały żadne ogólne statystyki dotyczące kół stalowych. Dane odnośnie do konsumpcji kół stalowych można było uzyskać, porównując dane dotyczące produkcji samochodów w UE (motyw 141 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych) z danymi dotyczącymi konsumpcji kół OEM (zob. motyw 85 powyżej).

	2006	2007	2008	OD
Produkcja samochodów w UE (w tys. jednostek)	16 198	17 103	15 947	13 443
Liczba kół stosowanych w produkcji samochodów (produkcja kół w rozmiarze 4,5)	72 891	76 963	71 761	60 493
Konsumpcja kół aluminiowych OEM w UE (w tys. jednostek)	43 573	44 009	42 076	34 915
Konsumpcja kół stalowych w UE (w tys. jednostek)	29 318	32 954	29 685	25 578
Udział kół aluminiowych OEM	59 %	57 %	58 %	57 %
Udział kół stalowych	40 %	42 %	41 %	42 %

(144) Według danych przedstawionych w tabeli w okresie od 2008 r. do OD konsumpcja kół stalowych spadła o 12 %. Udział kół aluminiowych w produkcji nowych samochodów zmniejszył się o 1 punkt procentowy od 2008 do OD (okres, w którym miał miejsce kryzys gospodarczy). W tym samym okresie udział kół stalowych w produkcji nowych samochodów w UE zwiększył się o 1 punkt procentowy.

(145) Można stwierdzić, że udział kół aluminiowych i stalowych w produkcji nowych samochodów pozostał stabilny. Poza tym tendencje odnotowane w przypadku konsumpcji i produkcji kół aluminiowych nie potwierdzają powyższego argumentu. W związku z tym powyższy argument trzeba było odrzucić.

7.3. Wnioski w sprawie związku przyczynowego

(146) Żaden z argumentów przedstawionych przez zainteresowane strony nie świadczy o tym, że wpływ czynników innych niż przywóz towarów po cenach dumpingowych z ChRL jest na tyle znaczny, aby mógł wyeliminować związek przyczynowy między przywozem towarów po cenach dumpingowych a stwierdzoną szkodą. Niniejszym potwierdza się wnioski w sprawie związku przyczynowego sformułowane w rozporządzeniu w sprawie ceł tymczasowych.

8. INTERES UNII

(147) Uwzględniając uwagi stron, Komisja dokonała dalszej analizy wszystkich argumentów dotyczących interesu Unii. Zbadano wszystkie kwestie i potwierdzono wnioski sformułowane w rozporządzeniu w sprawie ceł tymczasowych.

8.1. Interes importerów

(148) Jak wskazano w motywie 160 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, Komisja prowadziła dalsze dochodzenie w sprawie wpływu ceł na przedsiębiorstwa zajmujące się przywozem i odsprzedażą aluminiowych kół jezdnych własnej marki, produkowanych w ramach outsourcingu w ChRL. Ustalono, że chociaż wpływ ceł na takie przedsiębiorstwa najprawdopodobniej byłby większy niż wpływ na innych importerów określonych w motywach 159-160 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, i tak nie byłby on nieproporcjonalny w świetle skutków globalnych dla całego przemysłu UE.

(149) Na podstawie danych dotyczących cen dostarczonych w odniesieniu do OD przez jednego importera współpracującego (podmiot zajmujący się outsourcingiem) ustalono, że marża zysku takiego przedsiębiorstwa byłaby wystarczająca do zrównoważenia wpływu ceł. Marże uzyskane przez to przedsiębiorstwo były wyższe niż proponowane cła.

8.2. Interes użytkowników

(150) Po wprowadzeniu środków tymczasowych strony ponownie przedstawiły ogólne uwagi dotyczące dużego wpływu środków na koszty, nie dostarczając dowodów uzasadniających takie twierdzenia. Należy przypomnieć, że analizy wpływu na koszty dokonano na podstawie danych dostarczonych przez współpracujących producentów samochodów. Jedynie trzy przedsiębiorstwa dostarczyły takie dane przed wprowadzeniem środków tymczasowych i wyłącznie te dane mogą stanowić podstawę do sformułowania przez Komisję wniosków.

- (151) Jak wspomniano w motywie 165 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, wpływ środków na koszty jest ograniczony, przy czym maksymalny wpływ na koszty utrzymuje się na poziomie 0,223 %, przy założeniu, że wszystkie poziomy cen wzrosłyby o 22,3 %. Jednak nawet taki maksymalny wpływ na koszty wydaje się ograniczony, biorąc pod uwagę obrót uzyskiwany przez producentów samochodów.
- (152) Niektóre ze stron stwierdziły, że wzrost kosztów w wyniku wprowadzenia środków zmusi je do przeniesienia produkcji. Uwzględniając jednak ograniczony wpływ na koszty, decyzja o przeniesieniu produkcji samochodów, wydaje się nieproporcjonalna do określonego wpływu kosztów. Dlatego argumenty te trzeba było odrzucić.
- (153) Należy również zauważyć, że argumenty dotyczące dużego wpływu na koszty są sprzeczne z uwagami niektórych producentów samochodów, że polegają oni na dostawach z Chin w bardzo ograniczonym stopniu.
- (154) Niniejszym potwierdza się wnioski w sprawie wpływu środków na koszty, sformułowane w rozporządzeniu w sprawie ceł tymczasowych.

8.3. Różnorodność źródeł zaopatrzenia

- (155) Skarżący stwierdził, że wprowadzenie środków będzie leżało w interesie przemysłu motoryzacyjnego. Poprzez zagwarantowanie, że przemysł UE pozostanie operacyjny, zapewni się różnorodność źródeł zaopatrzenia.
- (156) Inne strony, w szczególności użytkownicy, ponownie przedstawiły swoje argumenty w odniesieniu do konkurencji na rynku UE. Utrzymywały one również, że przywóz z ChRL miał zasadnicze znaczenie dla pokrycia zapotrzebowania na rynku UE, ponieważ producenci UE nie mogli zapewnić dostatecznych mocy produkcyjnych. Wskaźnik wykorzystania mocy produkcyjnych pozostał stabilny na poziomie 92 % w latach 2006 i 2007, natomiast w 2008 r. nastąpił znaczny spadek do 84 % i do 73 % w OD. Dane te wyraźnie wskazują na to, że istnieją, w szczególności obecnie, dostateczne wolne moce produkcyjne, które można zastosować do zwiększonej produkcji. Argument dotyczący niedostatecznych mocy produkcyjnych po stronie przemysłu UE jest sprzeczny z innymi wnioskami przedstawionymi przez przemysł motoryzacyjny, mianowicie z wnioskami w sprawie znacząco ograniczonego popytu na koła OEM. Dlatego wnioski te trzeba było odrzucić.
- (157) Jedna ze stron stwierdziła również, że chińscy producenci nie produkowali takich samych rodzajów produktów, co europejscy producenci aluminiowych kół jezdnych. Argumenty te trzeba było odrzucić z uwagi na poziom stwierdzonego w tym przypadku dopasowania PCN (w zależ-

ności od dokonanych obliczeń, jak wyjaśniono w motywie 93, wskaźnik dopasowania wynosiłby 92 % w przypadku obliczeń podjęcia cenowego w przypadku produktu objętego postępowaniem jako całości i 77 % w przypadku segmentów OEM i AM badanych oddzielnie).

- (158) Niniejszym potwierdza się wnioski sformułowane w motywie 166 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych.

8.4. Korea Południowa

- (159) Strony ponownie przedstawiły swoje uwagi dotyczące negatywnego wpływu ceł w niniejszej sprawie w połączeniu z innymi czynnikami, takimi jak przewaga konkurencyjna dla producentów samochodów z Korei Południowej na podstawie umowy o wolnym handlu. Uwag tych nie poparto żadnymi nowymi dowodami. Należy zauważyć, że nie istnieją dowody wskazujące na to, że umowa o wolnym handlu mogłaby przynieść szkodę przemysłowi motoryzacyjnemu i że w każdym razie w ramach wspomnianej umowy o wolnym handlu dostępny jest środek zaradczy w postaci środków ochronnych. Niniejszym potwierdza się wnioski sformułowane w motywach 167 i 168 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych.

8.5. Podsumowanie dotyczące interesu Unii

- (160) Niniejszym potwierdza się wnioski sformułowane w motywach 153-171 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych.

9. ŚRODKI TYMCZASOWE

9.1. Poziom usuwający szkodę

- (161) Większość otrzymanych uwag dotyczyła obliczeń poziomu usuwającego szkodę. Strony zakwestionowały metodykę stosowaną do tych obliczeń i przedstawiły skargę dotyczącą niedostatecznego ujawniania informacji.

9.1.1. Ujawnianie informacji

- (162) Należy przypomnieć, że metodykę stosowaną do obliczeń poziomu usuwającego szkodę szczegółowo wyjaśniono w nocie zamieszczonej w aktach sprawy dostępnych celem konsultacji dla zainteresowanych stron w dniu ujawnienia środków tymczasowych. Notę tę otrzymały również wszystkie zainteresowane strony wraz z pismem dotyczącym ujawniania informacji przesłanym w tym samym dniu.
- (163) W odpowiedzi na uwagi przedstawione po wprowadzeniu środków tymczasowych do akt sprawy dostępnych celem konsultacji dla wszystkich zainteresowanych stron załączono drugą notę.

- (164) Należy przypomnieć, że we wspomnianej powyżej nocie wyraźnie określono kody PCN stosowane do obliczeń odnośnie do każdego producenta samochodów. Dokładnych danych dotyczących ceny i wielkości nie można było jednak ujawnić ze względu na ich poufny charakter.
- (165) W odniesieniu do przywozu z Chin niemożliwe było ujawnienie danych dotyczących wywożonych ilości, ceny CIF na granicy Unii i średnich ważonych cen jednostkowych sprzedaży, ponieważ były one oparte na transakcjach dokonanych przez dwóch eksporterów. Ujawnienie informacji byłoby zatem niezgodne z wymogami dotyczącymi poufności określonymi w rozporządzeniu podstawowym.
- (166) W odniesieniu do transakcji dokonywanych przez producentów UE na rynku UE przedstawienie bardziej szczegółowych informacji byłoby istotne jedynie w przypadku, w którym informacje podawano by oddzielnie dla każdego z producentów. Nie jest to jednak możliwe, ponieważ byłoby to niezgodne ze wspomnianymi powyżej wymogami dotyczącymi poufności.
- (167) W związku z tym uznano, że szczegółowe informacje dotyczące metodyki stosowanej do obliczeń cła (w tym między innymi kodów PCN stosowanych i dzielonych według producentów samochodów) zapewniły stronom wystarczające dane umożliwiające im pełne korzystanie z prawa do obrony, przy jednoczesnym spełnieniu wymogów dotyczących poufności przewidzianych w rozporządzeniu podstawowym.

9.1.2. Metodyka

- (168) Należy przypomnieć, że zaniżanie cen obliczono na podstawie danych dotyczących zakupów aluminiowych kół jezdnych dokonywanych przez producentów samochodów. Z powodów przedstawionych w szczególności w motywach 174-177 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych powyższe podejście obejmuje tylko aluminiowe koła jezdne przeznaczone dla segmentu OEM. Producenci samochodów, którzy współpracują w ramach dochodzenia, potwierdzili, że kupują aluminiowe koła jezdne zgodnie z procedurami przetargowymi. Biorąc pod uwagę charakter procedur przetargowych, modele z dwóch źródeł zaopatrzenia muszą być takie same pod każdym względem, niezależnie od tego czy są nabywane od producentów z ChRL czy z UE. Aby zapewnić możliwie najwyższy stopień dokładności porównania produktów przywożonych z Chin i produktów UE, przedmiotowe porównanie przeprowadzono kolejno według PCN oddzielnie dla każdego dużego producenta samochodów określonego w danych przedstawionych zarówno przez producentów UE objętych próbą, jak i współpracujących chińskich eksporterów. Wbrew twierdzeniom niektórych stron taki poziom ceł nie jest wynikiem żadnej korekty, uwzględniono w nim natomiast fakt, że cło musi zostać ustalone

na odpowiednim poziomie, aby umożliwić naprawienie szkody poniesionej przez przemysł UE.

9.1.2.1. Informacje wykorzystane jako podstawa do obliczeń

- (169) Strony stwierdziły, że obliczenie poziomu usuwającego szkodę przeprowadzono na podstawie przetargów, chociaż informacje na temat przetargów nie były wymagane w ramach dochodzenia ani nie zostały udostępnione w aktach sprawy dostępnych celem konsultacji dla zainteresowanych stron.
- (170) Mimo że przetargi zostały wymienione w opisie metodyki zastosowanej do obliczenia poziomu cła, stanowiło to jedynie odniesienie do rodzaju procedury zaopatrzenia wykorzystywanej przez producentów samochodów, która gwarantowała, że koła z dwóch źródeł będą takie same oraz że możliwe będzie osiągnięcie wyższego poziomu porównywalności. Nie było to odniesienie do dokumentacji lub źródeł informacji, na podstawie których dokonano obliczeń.
- (171) Przeciwnie, obliczeń dokonano zgodnie z powszechną praktyką na podstawie wykazów poszczególnych transakcji przedstawionych przez objętych próbą producentów eksportujących i producentów UE. Dopasowanie PCN przeprowadzono na poziomie producenta samochodów, tj. w ramach grupy transakcji określonych jako sprzedaż eksporterów i producentów UE na rzecz powyższego producenta. Dane te zostały w pełni zweryfikowane.

9.1.2.2. Korekty

- (172) Uwagi stron dotyczyły także korekt dokonanych w obliczeniach. Komisja przyjęła niektóre z tych uwag.
- (173) Należy przypomnieć, że ceny CIF ustalone przez chińskich eksporterów zostały skorygowane przez dodanie 7,6 %, z czego 4,5 % stanowi cło, a 3,1 % inne koszty przywozu. Aby ustalić cenę docelową na podstawie obecnych cen sprzedaży producentów UE, konieczne jest uwzględnienie dwóch elementów:
1. dodanie 5,4 % w oparciu o obroty, aby osiągnąć poziom kosztów produkcji (należy zauważyć, że jest to średnia ważona wartość straty dla producentów kół UE obliczona dla OD);
 2. dodanie 3,2 % w oparciu o obroty do kosztów produkcji (obliczonych w pkt 1), aby osiągnąć racjonalny zysk oraz uzyskać cenę docelową. Wartość 3,2 % odpowiada zyskowi osiągniętemu przez przemysł UE w 2006 r., który jest pierwszym rokiem przedmiotowego okresu, gdy na wyniki finansowe producentów UE nie miał jeszcze wpływu dumping wyrażający istotną szkodę.

- (174) Jeżeli chodzi o należności celne, na etapie środków tymczasowych ceny przywozu zostały skorygowane w górę przez dodanie 4,5 %. Taka wartość odpowiada należności celnej mającej zastosowanie do kodu CN 8708 70 50. Zasadniczo aluminiowe koła jezdne do montażu przemysłowego (tj. OEM) są jednak objęte kodem CN 8708 70 10, a nie kodem CN 8708 70 50. Cło w wysokości 3 % ma zastosowanie do produktów przywożonych na podstawie powyższego kodu. Biorąc pod uwagę metodykę zastosowaną w celu określenia poziomu usuwającego szkodę, opartego na segmencie OEM, a także uwzględniając uwagi stron przedstawione po wprowadzeniu środków tymczasowych, należy stosować stawkę celną w wysokości 3 %, aby zapewnić spójność podejścia.
- (175) W odniesieniu do zysku docelowego strony stwierdziły, że taka marża zysku została obliczona zarówno dla producentów OEM, jak i AM, w związku z czym może przyczynić się do zawyżenia wyników obliczeń opartych tylko na transakcjach OEM. Uwzględniając uwagi stron, Komisja skorygowała powyższe obliczenia przez zastosowanie wskaźników strat i zysków obliczonych jedynie dla kół OEM (odpowiednio -5,7 % i 3,1 %, zob. motyw 106 i kolejne powyżej).
- (176) Z kolei strony argumentowały również, że należy skorygować w dół poziom zysku, aby odzwierciedlał on skutki kryzysu. Stałą praktyką jest jednak stosowanie marży zysku, jaką przemysł osiągnąłby przy braku działań dumpingowych. Inne przyczyny szkody, nawet jeżeli mają wpływ, nie zostały wyszczególnione w obliczeniach zysku docelowego.
- (177) Niektóre strony stwierdziły, że metodyka zastosowana do obliczenia poziomu usuwającego szkodę jest sprzeczna z metodyką określoną w rozporządzeniu podstawowym. Rozporządzenie podstawowe nie nakazuje jednak stosowania żadnej określonej metody w celu ustalenia poziomu usuwającego szkodę. Metoda ustalania takiego poziomu musi zostać przeanalizowana pod kątem szczególnych okoliczności sprawy. Jak wyjaśniono w rozporządzeniu w sprawie ceł tymczasowych oraz w niniejszym rozporządzeniu, okoliczności sprawy wskazują, że stosowanie metodyki przyjętej przez instytucje jest właściwe. Należy również zauważyć, że poziomy podcięcia cenowego przedstawione w rozporządzeniu w sprawie ceł tymczasowych oraz w motywie 93 powyżej pokazują, iż w przypadku zastosowania podejścia proponowanego przez niektóre strony poziomy zniżenia cen byłyby o wiele wyższe.
- (178) Po uwzględnieniu powyższych zmian stawka celna wynosi 22,3 %.
- 9.1.2.3. Stosowanie „cła OEM” do sprzedaży na AM
- (179) Jedna ze stron stwierdziła, że niewłaściwe jest obliczanie poziomu usuwającego szkodę tylko na podstawie sprzedaży OEM, podczas gdy cłem objęte są także koła AM. Jak wyjaśniono jednak powyżej (oraz w pkt 174-177 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych) podejście to jest w tym przypadku odpowiednie, przede wszystkim ze względu na fakt, że 85 % sprzedaży producentów UE dotyczy segmentu OEM.
- (180) Zastosowane przez Komisję podejście, w którym obliczenie elementu usuwającego szkodę zostało ograniczone tylko do OEM, było najbardziej odpowiednie. Inne podejście nie wydaje się właściwe, ponieważ doprowadziłoby do sytuacji, w której zbiór danych dotyczących wywozu ukierunkowanych w większym stopniu na AM zostałyby porównany ze zbiorem danych dotyczących przemysłu UE sprzedającego głównie do segmentu OEM.
- (181) Zastosowane podejście jest uzasadnione i racjonalne z uwagi na fakt, że celem środka jest usunięcie szkody poniesionej przez przemysł UE. Zapewnia ono, że cło nie zostało ustalone na poziomie wyższym, niż jest to konieczne do usunięcia szkody.
- 9.1.2.4. Niewykonalność i obowiązek ustanowienia indywidualnego cła dla podmiotów gospodarczych, którym przyznano indywidualne traktowanie
- (182) Jedna ze stron stwierdziła, że w przeciwieństwie do pierwszego akapitu art. 9 ust. 5 rozporządzenia podstawowego, jego drugi akapit nie przewiduje możliwości nieokreślenia indywidualnego cła. W związku z tym stwierdziła, że w niniejszej sprawie nie można było zastosować wyjątku związanego z niewykonalnością oraz że podtrzymany zostaje obowiązek ustanowienia indywidualnej stawki celnej dla eksporterów, których objęto indywidualnym traktowaniem.
- (183) Niektóre ze stron stwierdziły ponadto że niewykonalność wynika tylko z zastosowanej metodyki, zatem została „wywołana” przez samą Komisję. Strony utrzymywały, że Komisja dysponowała wszystkimi danymi przedstawionymi przez producentów eksportujących AM, na podstawie których mogła uwzględnić sprzedaż na AM przy obliczaniu poziomu usuwającego szkodę.
- (184) Co więcej, niektóre strony zauważyły, że jeżeli Komisja mogła obliczyć podcięcie cenowe oddzielnie dla segmentu OEM i segmentu AM, musiała mieć także możliwość obliczenia zniżenia cen. Końcowym argumentem było stwierdzenie, że ceny AM można porównać z cenami OEM, ponieważ w strukturze PCN nie dokonuje się żadnego rozróżnienia między tymi dwoma segmentami.

- (185) W odniesieniu do pierwszego argumentu: art. 9 ust. 5 rozporządzenia podstawowego rzeczywiście opiera się na założeniu, że jeżeli podmiot gospodarczy został objęty indywidualnym traktowaniem, możliwe będzie ustalenie dla niego indywidualnego cła. W tym szczególnym przypadku powyższe rozwiązanie byłoby jednak niewykonalne lub nieodpowiednie. Jak wyjaśniono powyżej, wynika to z ustalenia, że w celu określenia poziomu usuwającego szkodę należy skoncentrować się na sprzedażach OEM. Ponadto w przypadku wszystkich producentów, których objęto indywidualnym traktowaniem, cło oparte również na ich sprzedażach na AM byłoby nadmiernie wysokie, tj. przekraczałoby poziom zagwarantowany w tym szczególnym przypadku w celu usunięcia szkody. Jak wyjaśniono powyżej, wynika to z faktu, że poziom usuwający szkodę wynoszący 22,3 % jest wystarczający, aby zapewnić ochronę producentom UE na ich rynku pierwotnym (OEM). Cło oparte również na sprzedażach na rynkach wewnętrznych takich producentów (które byłoby wyższe we wszystkich trzech przypadkach producentów objętych indywidualnym traktowaniem) byłoby zatem zawyżone.
- (186) Należy także zauważyć, że odniesienie do braku wiarygodnych danych w motywie 182 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych nie dotyczy jakości przedstawionych danych, ale rodzaju danych stosowanych do obliczeń (dopasowanie PCN w odniesieniu do każdego producenta samochodów, tj. porównywania modeli uzyskanych z ChRL i UE według określonych producentów). Rodzaj procedury stosowanej w celu pozyskiwania kół w segmencie OEM dawał możliwość osiągnięcia wyższego poziomu porównywalności. Takiego samego rodzaju danych – ze względu na fakt stosowania odmiennych procedur – nie można było zapewnić w odniesieniu do sprzedaży na AM.
- (187) Procedura ustalania szkody na podstawie art. 3 rozporządzenia podstawowego jest zgodnie z prawem oddzielona od ustalania wysokości cła. Wysokość cła oblicza się już po określeniu szkody, co ma na celu ustalenie wysokości cła wystarczającej do naprawy szkody. W związku z powyższym Komisja dokonała przedmiotowych obliczeń zgodnie z wybraną metodyką. Również fakt, że struktura PCN nie obejmuje kryterium kanałów sprzedaży nie jest związany z metodyką stosowaną przy ustalaniu poziomu usuwającego szkodę.
- (188) Argumenty stron dotyczące stosowania wyjątku niewykonalności oraz dotyczące bezwarunkowego charakteru obowiązku ustanowienia indywidualnej stawki celnej muszą zostać odrzucone.
- (189) Krytyczne uwagi stron były także związane z faktem, że obliczanie poziomu usuwającego szkodę jest arbitralne, ponieważ uwzględnia tylko niektóre, niereprezentatywne transakcje.
- (190) Przede wszystkim strony stwierdziły, że obliczenia opierają się na niereprezentatywnej ilości transakcji przywozowych z ChRL. Takie podejście jest rzekomo sprzeczne z Porozumieniem antydumpingowym WTO ⁽¹⁾, ponieważ nie można go uznać za podejście oparte na zebranych dowodach. Skarżący argumentował, iż fakt, że większość sprzedaży przemysłu UE to OEM, nie ma żadnego znaczenia, ponieważ celem obliczenia zaniżenia cen jest określenie średniej kwoty, o jaką należy podnieść cenę towarów przywożonych po cenach dumpingowych, aby taki przywóz nie powodował szkody. Obliczenie zaniżenia cen musi być reprezentatywne dla przywozu towarów po cenach dumpingowych, a nie dla sprzedaży przemysłu UE. Inna strona stwierdziła, że takie podejście jest sprzeczne z praktyką instytucji, ponieważ zwykle indywidualne podcięcie cenowe i zaniżanie cen waży się dla każdego PCN na podstawie udziału ilości przywożonych towarów, w przypadku których zastosowano podcięcie cenowe lub zaniżenie cen, zamiast na podstawie ilości sprzedanych przez przemysł UE.
- (191) Należy przypomnieć, że margines usuwający szkodę odzwierciedla (na podstawie próby) sytuację około 85 % sprzedaży przemysłu UE, ukierunkowanej na segment OEM. Szczególna sytuacja na rynku UE, w której większość sprzedaży jest ukierunkowana na segment OEM, wpłynęła nie tyle na stronę techniczną samego obliczenia, co na wybór metodyki. W wyniku dokonanego wyboru Komisja porównała ceny na poziomie producenta samochodów, osiągając wyższy poziom porównywalności, przy jednoczesnym zapewnieniu, że poziom usuwający szkodę nie zostanie zawyżony.
- (192) Ponadto w odniesieniu do reprezentatywności należy przypomnieć, że wskaźnik dopasowania transakcji wywozowych zastosowany w stosunku do wszystkich wywozów chińskich eksporterów objętych próbą do segmentu OEM wyniósł ponad 55 %. Wskaźnik ten uznano za reprezentatywny, biorąc pod uwagę metodykę stosowaną przy obliczaniu poziomu usuwającego szkodę.

9.1.2.6. Cło oparte na podcięciu cenowym

- (193) Jedna ze stron stwierdziła, że podstawą marginesu szkody powinno być podcięcie cenowe zgodnie z praktyką ustanowioną w rozporządzeniu Rady (WE) nr 1531/2002 ⁽²⁾ nakładającym ostateczne cło antydumpingowe na przywóz odbiorników telewizji kolorowej pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej, Republiki

9.1.2.5. Reprezentatywność stosowanych transakcji

- (189) Krytyczne uwagi stron były także związane z faktem, że obliczanie poziomu usuwającego szkodę jest arbitralne, ponieważ uwzględnia tylko niektóre, niereprezentatywne transakcje.

⁽¹⁾ Porozumienie o stosowaniu artykułu IV Układu ogólnego w sprawie taryf celnych i handlu 1994.

⁽²⁾ Rozporządzenie Rady (WE) nr 1531/2002 z dnia 14 sierpnia 2002 r. nakładające ostateczne cło antydumpingowe na przywóz odbiorników telewizji kolorowej pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej, Republiki Korei, Malezji i Tajlandii oraz kończące postępowanie dotyczące przywozu odbiorników telewizji kolorowej pochodzących z Singapuru (Dz.U. L 231 z 29.8.2002, s. 1).

Korei, Malezji i Tajlandii. Rzeczywiście w tym przypadku cło ustalono na podstawie podcięcia cenowego, biorąc pod uwagę fakt, że czynniki inne niż przywóz towarów po cenach dumpingowych wydawały się przyczyniać do szkody przemysłu UE oraz że w skali światowej przemysł ten przez wiele lat nie był w ogóle opłacalny lub był opłacalny w znikomym stopniu ⁽¹⁾.

- (194) Należy zauważyć, że czynniki, na podstawie których podjęto decyzję o ustaleniu wysokości należności celnych na poziomie podcięcia cenowego, nie mają zastosowania w niniejszym przypadku. Inaczej niż w przypadku odbiorców telewizji kolorowej ⁽²⁾, produktu objętego postępowaniem nie charakteryzuje niski poziom rentowności. Znaczny spadek rentowności został spowodowany przywozem produktów po obniżonych cenach z kraju, którego dotyczy postępowanie. Również przywóz z innych państw trzecich utrzymał się na tym samym poziomie w badanym okresie.

9.2. Wniosek dotyczący poziomu usuwającego szkodę

- (195) Potwierdza się niniejszym podejście określone w rozporządzeniu w sprawie ceł tymczasowych w odniesieniu do zastosowanej metodyki. Po uwzględnieniu uwag stron w sprawie korekty, obliczony ponownie poziom cła wynosi 22,3 %.

10. ZARZUT OBEJŚCIA

- (196) Strony utrzymywały, że może nastąpić obejście środków, zwracając uwagę na znacząco niedawny wzrost przywozu aluminiowych kół jezdnych z krajów, w których nie stwierdzono istnienia lokalnej produkcji. Właściwe organy zostały powiadomione o takiej sytuacji i możliwościach, a kwestia ta będzie ściśle monitorowana.

11. ZOBOWIĄZANIE

- (197) Jeden niepowiązany importer wyraził zainteresowanie złożeniem zobowiązania cenowego. Chociaż żadne zobowiązanie cenowe nie zostało formalnie złożone, należy zauważyć, że w art. 8 rozporządzenia podstawowego ogranicza się możliwość składania zobowiązań cenowych wyłącznie do eksporterów. Praktykę Komisji, która nie przewiduje przyjmowania zobowiązań składanych przez importerów, przyjął także Europejski Trybunał Sprawiedliwości ⁽³⁾, argumentując między innymi, że zatwierdzenie zobowiązania złożonego przez importera skutkowałoby zachęceniem go do kontynuowania pozyskiwania dostaw po cenach dumpingowych.

⁽¹⁾ Tamże, pkt 229.

⁽²⁾ Tamże, pkt 231.

⁽³⁾ Nashua Corporation i inni przeciwko Komisji i Radzie, sprawy połączone C-133/87 i C-150/87, Zb.Orz.[1990], s. I-719 oraz Gestetner Holdings plc przeciwko Radzie i Komisji, C-156/87 Zb.Orz. [1990], s. I-781.

- (198) Dwóch współpracujących producentów eksportujących z Chin zaferowało zobowiązanie cenowe zgodnie z art. 8 ust. 1 rozporządzenia podstawowego. Produkt objęty postępowaniem obejmuje jednak całą gamę rodzajów produktu, których ceny są bardzo zróżnicowane (dla jednego z przedsiębiorstw nawet do 300 %), co wiąże się z dużym ryzykiem wzajemnej kompensacji. Co więcej, rodzaje produktu będą rozwijane pod względem projektu i wykończenia. Dlatego też uznano, że produkt ten nie jest odpowiedni do ustalania zobowiązania cenowego. Jedno z tych przedsiębiorstw nie otrzymało ponadto ani statusu podmiotu traktowanego na zasadach rynkowych, ani indywidualnego traktowania, podczas gdy w przypadku drugiego przedsiębiorstwa stwierdzono istotne problemy w odniesieniu do rachunkowości, a jego struktura i gama produktów (produkcja OEM/AM) uznane zostały za zbyt złożone. Oferty zobowiązań zostały więc odrzucone.

12. ZGŁOSZENIE CELNE

- (199) Statystyki dotyczące kół aluminiowych często opierają się na liczbie sztuk. Taka dodatkowa jednostka dla kół aluminiowych nie została jednak określona w Nomenklaturze scalonej zawartej w załączniku I do rozporządzenia Rady (EWG) nr 2658/87 z dnia 23 lipca 1987 r. w sprawie nomenklatury taryfowej i statystycznej oraz w sprawie Wspólnej Taryfy Celnej ⁽⁴⁾. W związku z tym należy zagwarantować, że w zgłoszeniu o dopuszczeniu do swobodnego obrotu podaje się nie tylko wagę wyrażoną w kilogramach lub tonach, ale także liczbę sztuk produktu objętego postępowaniem lub innych produktów objętych kodem wywozowym CN ex 8716 90 90.

13. OSTATECZNE POBRANIE CŁA TYMCZASOWEGO

- (200) W świetle rozmiaru ustalonych marginesów dumpingu oraz poziomu szkody poniesionej przez przemysł UE, uznaje się za konieczne dokonanie ostatecznego pobrania kwot zabezpieczonych w postaci tymczasowego cła antydumpingowego, nałożonego rozporządzeniem w sprawie ceł tymczasowych,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

1. Niniejszym nakłada się ostateczne cło antydumpingowe na przywóz aluminiowych kół jezdnych do pojazdów silnikowych objętych pozycjami CN 8701 do 8705, niezależnie od tego, czy posiadają one akcesoria i niezależnie od tego czy są wyposażone w opony, obecnie objęte kodami CN ex 8708 70 10 i ex 8708 70 50 (kody TARIC 8708 70 10 10 i 8708 70 50 10) i pochodzący z Chińskiej Republiki Ludowej.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 256 z 7.9.1987, s. 1.

2. Stawka ostatecznego cła antydumpingowego mająca zastosowanie do ceny netto na granicy Unii przed ocenieniem, dla produktu opisanego w ust. 1 wynosi 22,3 %.

3. O ile nie określono inaczej, zastosowanie mają obowiązujące przepisy dotyczące należności celnych.

Artykuł 2

Kwoty zabezpieczone w formie tymczasowych ceł antydumpingowych nałożonych na mocy rozporządzenia (UE) nr 404/2010 nakładającego cło na przywóz niektórych aluminiowych kół, obecnie objętych kodami CN ex 8708 70 10 i ex 8708 70 50 (kody TARIC 8708 70 10 10 i 8708 70 50 10), oraz pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej, zostają ostatecznie pobrane.

Artykuł 3

W przypadku przedstawienia zgłoszenia o dopuszczenie do swobodnego obrotu w odniesieniu do przywozu aluminiowych

kół jezdnych do pojazdów objętych pozycją CN 8716, niezależnie od tego, czy posiadają one akcesoria i niezależnie od tego, czy są wyposażone w opony, obecnie objętych kodem CN ex 8716 90 90, wprowadza się kod TARIC 8716 90 90 10 w odpowiednie pole takiego zgłoszenia.

Państwa członkowskie informują co miesiąc Komisję o liczbie sztuk przywiezionych na podstawie powyższego kodu oraz o kraju ich pochodzenia.

Artykuł 4

W przypadku przedstawienia zgłoszenia o dopuszczenie do swobodnego obrotu w odniesieniu do produktów wymienionych w art. 1 i 3, w odpowiednie pole takiego zgłoszenia wprowadza się liczbę sztuk przywożonych produktów.

Artykuł 5

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie w dniu następującym po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Luksemburgu dnia 25 października 2010 r.

W imieniu Rady

S. VANACKERE

Przewodniczący