

## II

(Actos no legislativos)

## REGLAMENTOS

## REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) N° 964/2010 DEL CONSEJO

de 25 de octubre de 2010

**por el que se establece un derecho antidumping definitivo y se percibe definitivamente el derecho provisional establecido sobre las importaciones de determinadas ruedas de aluminio originarias de la República Popular China**

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (CE) n° 1225/2009 del Consejo, de 30 de noviembre de 2009, relativo a la defensa contra las importaciones que sean objeto de dumping por parte de países no miembros de la Comunidad Europea <sup>(1)</sup> («el Reglamento de base»), y en particular su artículo 9 y su artículo 14, apartado 3,

Vista la propuesta presentada por la Comisión Europea previa consulta al Comité Consultivo,

Considerando lo siguiente:

## 1. MEDIDAS PROVISIONALES

- (1) La Comisión, mediante el Reglamento (UE) n° 404/2010 <sup>(2)</sup> («el Reglamento provisional»), estableció un derecho antidumping provisional sobre las importaciones de determinadas ruedas de aluminio originarias de la República Popular China.
- (2) El procedimiento se incoó a consecuencia de una denuncia presentada el 30 de junio de 2009 por la Association of European Wheel Manufacturers (EUWA) («el denunciante») en nombre de productores que representan un porcentaje elevado, en este caso más del 50 %, de la producción total de la Unión de determinadas ruedas de aluminio. La denuncia incluía pruebas de dumping en relación con dicho producto y de un perjuicio importante derivado del mismo que se consideraron suficientes para justificar el inicio de un procedimiento.

## 2. CONTINUACIÓN DEL PROCEDIMIENTO

- (3) Tras la comunicación de los hechos y consideraciones esenciales en función de los cuales se decidió adoptar medidas provisionales («la comunicación provisional»), varias partes interesadas presentaron por escrito sus observaciones sobre las conclusiones provisionales. Fueron oídas las partes que lo solicitaron.
- (4) La Comisión continuó recabando la información que consideró necesaria a efectos de sus conclusiones definitivas.

(5) Se recuerda que, según lo establecido en el considerando 18 del Reglamento provisional, la investigación sobre el dumping y el perjuicio abarcó el período comprendido entre el 1 de julio de 2008 y el 30 de junio de 2009 («el período de investigación» o «PI»). El análisis de las tendencias pertinentes para la evaluación del perjuicio abarcó desde el 1 de enero de 2006 hasta el final del período de investigación («el período considerado»).

(6) Se informó a todas las partes de los hechos y consideraciones esenciales que motivaban la recomendación del establecimiento de un derecho antidumping definitivo sobre las importaciones de determinadas ruedas de aluminio originarias de la República Popular China y la percepción definitiva de los importes garantizados mediante el derecho provisional. También se les concedió un plazo para que pudieran presentar observaciones después de esta comunicación.

(7) Se consideraron y se tuvieron en cuenta las observaciones orales y escritas pertinentes presentadas por las partes interesadas.

2.1. **Ámbito de la investigación. Inclusión de importaciones procedentes de Turquía**

(8) Una parte, que representa los intereses de los productores exportadores, solicitó que se incluyeran las importaciones del producto afectado procedentes de Turquía en el ámbito de la presente investigación.

(9) Por lo que respecta a la no inclusión en la denuncia de las importaciones originarias de Turquía, hay que señalar que en la fase inicial no había pruebas suficientes de dumping, perjuicio o nexo causal de ese país que justificaran el inicio de un procedimiento antidumping sobre dichas importaciones.

(10) Al contrario, los denunciantes comunicaron que las importaciones del producto afectado procedentes de Turquía se hicieron a precios que no eran objeto de dumping (véase la versión no confidencial de la denuncia, página 13, punto 5, y anexo 5.1.a.).

<sup>(1)</sup> DO L 343 de 22.12.2009, p. 51.

<sup>(2)</sup> DO L 117 de 11.5.2010, p. 64.

### 3. PRODUCTO AFECTADO Y PRODUCTO SIMILAR

- (11) Tras la adopción de las medidas provisionales, algunas partes reiteraron sus argumentos relativos a las diferencias entre las ruedas vendidas a los fabricantes de equipos originales (en adelante, ruedas OEM-*Original Equipment Manufacturer*) y las vendidas en el mercado secundario (en adelante, ruedas AM-*Aftermarket*), alegando que los dos segmentos deben tratarse como dos productos diferentes. Esas partes alegaron que las ruedas OEM deben excluirse del ámbito de la presente investigación ya que los procesos de producción de estas ruedas y los de las ruedas AM son distintos, tienen características técnicas y físicas distintas, canales de distribución diferentes e incluso usos distintos.
- (12) Se recuerda que, tal como se recoge en el considerando 21 del Reglamento provisional, ambos tipos de ruedas pueden fabricarse con todos los procesos de producción, en todos los diámetros y pesos, y con todo tipo de acabado. Comparten las mismas características físicas y técnicas y son intercambiables.
- (13) Algunas partes alegaron que el consumidor final de ambos tipos de ruedas es diferente: los fabricantes de automóviles suelen adquirir ruedas OEM mientras que en el caso de las ruedas AM los consumidores finales serían los propietarios de los vehículos. Esta suposición es errónea. Aunque es verdad que las ruedas OEM las compran los fabricantes de automóviles, el uso de ambos tipos de ruedas es el mismo: se montan en coches y vehículos similares. Por lo tanto, tienen un mismo usuario final, que es el conductor.
- (14) El argumento más frecuentemente aducido era que los requisitos de las ruedas OEM difieren de los de las ruedas AM. De acuerdo con dicho argumento, no deben establecerse medidas sobre las ruedas OEM porque no son intercambiables con las ruedas AM (se adquieren para satisfacer las necesidades de distintos mercados de productos y difieren en cuanto al diseño, los requisitos de calidad, la inversión, el proceso de producción, los precios y la penetración de las importaciones).
- (15) Otro argumento fue que las ruedas OEM se fabrican de acuerdo con las especificaciones de los fabricantes de automóviles mientras que las ruedas AM se diseñan y fabrican de acuerdo con las especificaciones elegidas por el fabricante de ruedas sin tener en cuenta los requisitos de un modelo específico de automóvil. Aunque las ruedas AM no se fabrican nominalmente de acuerdo con las especificaciones suministradas por los fabricantes de automóviles, se instalarán en distintos modelos de automóvil. De hecho, es probable que acaben instalándose en modelos de automóviles idénticos a aquellos para los que se fabricaron originalmente las ruedas OEM. El hecho de que las especificaciones procedan de diversas fuentes no se puede considerar en sí mismo una prueba de que existen diferencias en las características físicas y técnicas.
- (16) Los productores y fabricantes de automóviles de la Unión aportaron información suplementaria. Esta confirmó que en la fabricación de ambos tipos de ruedas, OEM y AM, se emplean los mismos procesos de producción (moldeado a presión, confirmación por estirado, laminado, forjado, ruedas de 2-3 partes). Ambas se fabrican en todos los pesos y todos los diámetros. Es más, el uso de determinados tipos de acabado y tratamiento térmico son aplicables por igual a las ruedas OEM y a las ruedas AM.
- (17) Algunas partes interesadas alegaron que las diferencias técnicas entre las ruedas OEM y las ruedas AM se reflejaban en el hecho de que las ruedas OEM utilizan aluminio primario mientras que en la producción de ruedas AM el aluminio se extrae con frecuencia de desechos. La Comisión analizó exhaustivamente estos comentarios. Además, se recibió información suplementaria de fabricantes de automóviles y productores de la UE. En particular, los productores de la UE que fabrican ruedas OEM y ruedas AM afirmaron que en la producción de ambos tipos de rueda se utilizan tanto el aluminio primario como -aunque de forma limitada- el aluminio extraído de desechos. Información suplementaria recogida durante la investigación confirmó que el principal criterio utilizado para distinguir el tipo y la calidad del aluminio utilizado es el porcentaje de silicio (7 % u 11 %). Ambas aleaciones se utilizan por igual en ruedas OEM y en ruedas AM.
- (18) De las diferencias relativas a los requisitos de ensayo en sí mismas tampoco se puede concluir que las ruedas OEM y las ruedas AM sean dos productos distintos. Conviene tener en cuenta que no existe ningún conjunto homogéneo de requisitos generales para ruedas de aluminio. Las normas varían en función del productor y el país. En conclusión, no es posible establecer una línea divisoria coherente entre las ruedas OEM y las ruedas AM ni sobre la base de las normas ni sobre la base de los requisitos. Conforme a la información de que se dispone, tanto las ruedas OEM como las ruedas AM se someten a diversos ensayos, como examen con rayos x, ensayos químicos, ensayos de fuga, pruebas de resistencia, pruebas de anticorrosión, ensayos de equilibrado de ruedas, ensayos de impacto, pruebas de resistencia radial, pruebas de ensayos de flexión, ensayos de niebla salina y pruebas CASS (*Copper-Accelerated Acetic Salt Spray*). Además, parece que las diferencias en los ensayos, así como las diferencias en las normas indican que la línea divisoria se encuentra más bien entre distintos Estados miembros y no entre las ruedas OEM y las ruedas AM como dos productos diferentes.
- (19) De acuerdo con la información de que se dispone, los requisitos de calidad impuestos por la industria del automóvil han dado como resultado un producto altamente estandarizado fácilmente intercambiable entre todos los productores a nivel global. Por lo que respecta a las ruedas AM, no solo deben ajustarse a los requisitos nacionales e internacionales, sino que además, deben cumplir los requisitos de calidad fijados por los clientes. Por tanto, es posible que deban aplicarse requisitos o

especificaciones más estrictas a determinados tipos de ruedas en ambos segmentos, es decir, que es posible que determinadas ruedas AM deban ajustarse a unas normas más estrictas que las ruedas OEM.

- (20) El hecho de que normalmente las ruedas AM no se instalen en automóviles nuevos y que los fabricantes de automóviles usen ruedas producidas por los fabricantes seleccionados por su marca es una decisión individual y no tiene ninguna repercusión en relación con las conclusiones sobre la posibilidad de intercambiar las ruedas OEM y las ruedas AM. Por sus características físicas, una rueda AM, es decir una rueda con la marca de un fabricante de ruedas, podría instalarse en un automóvil nuevo.
- (21) Estas conclusiones quedan confirmadas por el hecho de que los fabricantes de automóviles también suministran y venden ruedas de recambio. Algunas de ellas se venden con la marca del fabricante de automóviles; otras con la marca del fabricante de ruedas.
- (22) Muchas observaciones hacían referencia a los requisitos impuestos por los fabricantes de automóviles a los proveedores de ruedas (por ejemplo, pruebas de un sistema de gestión de calidad con certificación ISO plenamente operativo, evaluación de la calidad sobre la base de experiencias de proyectos previos y suministro, controles de calidad sobre el terreno o evaluación del riesgo específico del producto y del proyecto). Sin embargo, las ruedas de aluminio presentan las mismas características químicas, físicas y técnicas y los mismos usos independientemente de los requisitos impuestos, que no son pertinentes en relación con estas características.
- (23) Finalmente, es preciso observar que muchos fabricantes de ruedas producen ruedas para ambos segmentos y que las ruedas OEM y las ruedas AM se producen en las mismas cadenas de fabricación. Los productores activos en un segmento se pueden introducir en el otro segmento.
- (24) Por último, algunas de las partes argumentaron que las ruedas OEM y las ruedas AM se deberían considerar como dos productos distintos porque están clasificadas en dos subpartidas aduaneras distintas.
- (25) El procedimiento antidumping actual afecta a las ruedas de aluminio (ARW) actualmente clasificadas en los códigos ex 8708 70 10 y ex 8708 70 50. En el código NC 8708 70 10 se encuentran las ruedas y sus partes y accesorios para el montaje industrial. Esto significa que la aplicación de un tipo de derecho más bajo previsto en el código está sujeta al denominado control del uso final. Los dos códigos NC están divididos para indicar la diferencia en tipo de derecho y permitir la aplicación de un tipo de derecho más bajo para las ruedas destinadas al montaje industrial. Esta circunstancia no afecta, sin embargo, a la definición del producto afectado.
- (26) Como respuesta a las observaciones de las partes, es preciso observar en primer lugar que en la definición

del producto afectado en un procedimiento antidumping no se hace referencia a la clasificación del producto en distintas partidas aduaneras. Por tanto, el producto afectado por un procedimiento antidumping puede englobar distintos códigos NC. De hecho, es una situación bastante común.

- (27) En segundo lugar, las ruedas clasificadas en ambos códigos son iguales. La única diferencia reside en las vías de comercialización después de su importación.
- (28) En tercer lugar, también conviene observar que el volumen de las importaciones en el marco del código NC vinculado al montaje industrial es inferior al volumen de las importaciones de OEM declaradas por los fabricantes de automóviles que cooperaron. Esto parece señalar que se han despachado de aduana ruedas OEM bajo ambos códigos NC. Habida cuenta de que, según se deriva de ello, los fabricantes de automóviles importan bajo los dos códigos NC, la diferenciación sobre la base del uso final sería extremadamente difícil.
- (29) En consecuencia, se rechazan los argumentos presentados por las partes interesadas y se confirman las conclusiones establecidas en el Reglamento provisional. Las ruedas OEM y las ruedas AM se consideran como un solo producto afectado.

### 3.1. Ruedas de motocicleta y de remolque

- (30) El producto afectado por la presente investigación es «ruedas de aluminio de vehículos automóviles de las partidas 8701 a 8705 de la NC, con sus accesorios o sin ellos y con neumáticos o sin ellos, actualmente incluidas en los códigos NC ex 8708 70 10 y ex 8708 70 50 (códigos TARIC 8708 70 10 10 y 8708 70 50 10)». Esta definición es conforme al anuncio de inicio publicado el 13 de agosto de 2009 y a la denuncia que originó el caso.
- (31) Las partes preguntaron si la investigación cubriría asimismo las ruedas de motocicleta y remolque. La anterior definición excluye de forma implícita las ruedas de aluminio para motocicletas de la partida 8711 y las ruedas para remolque de la partida 8716, que en principio están clasificadas en las partidas 8711 y 8716 respectivamente.
- (32) Por lo que se refiere a las ruedas para remolque, durante la investigación se argumentó que, además de los códigos NC indicados en el anuncio de inicio del procedimiento, en las importaciones en la Unión se podría utilizar otro código que cubriera, entre otras cosas, las ruedas para remolque (código NC 8716 90 90), a fin de eludir las medidas relativas al producto afectado (aunque actualmente no parece que, en la práctica, este código se utilice con estos fines).
- (33) Se propuso que la presente investigación cubriera asimismo las ruedas de aluminio incluidas en el código NC 8716 90 90.

- (34) Los servicios de la Comisión informaron a todas las partes interesadas mediante una nota que incluyeron en el expediente abierto para consulta por las partes interesadas, de la posible inclusión en el procedimiento del otro código NC.
- (35) Sin embargo, como se establece anteriormente, el anuncio de inicio no cubría las ruedas de aluminio explícitamente destinadas a remolques e incluidas en el código 8716 90 90. Por tanto, no se puede excluir que determinados operadores que producen o comercializan estas ruedas no se dieran a conocer en la presente investigación porque suponían que no afectaría a estas importaciones, y, tanto, no tuvieron conocimiento de la mencionada nota. En estas circunstancias, no resulta adecuado incluir estas ruedas en el procedimiento. Por otro lado, puesto que el posible uso del mencionado código NC implica un riesgo de elusión especialmente elevado, resulta apropiado introducir un código TARIC con ayuda del cual el desarrollo del nivel de importaciones de las ruedas correspondientes a este código se pueda controlar con mayor precisión. Sobre la base del artículo 14, apartado 3, del Reglamento de base, se incluye una disposición al respecto en la parte operativa del presente Reglamento.

#### 4. TRATO DE ECONOMÍA DE MERCADO, TRATO INDIVIDUAL Y PAÍS ANÁLOGO

##### 4.1. Trato de economía de mercado

- (36) Los productores exportadores incluidos en la muestra rebatieron las conclusiones provisionales recogidas en los considerandos 26 a 53 del Reglamento provisional.

##### *Criterio 1*

- (37) En primer lugar, conviene subrayar que en la República Popular China, el aluminio primario supone más del 50 % de los costes de producción de una rueda de aluminio. Tres de las cuatro empresas incluidas en la muestra declararon que la decisión de no conceder trato de economía de mercado debería ser individual y específica para cada empresa, mientras que en este caso, la Comisión, sobre la base de una presunta intromisión estatal en las decisiones relativas a la adquisición de la materia prima principal (aluminio) como se indica en los considerandos 30 a 37 del Reglamento provisional, denegó trato de economía de mercado de forma generalizada a escala nacional. Este argumento no puede aceptarse; de hecho, la Comisión llevó a cabo un análisis individual para cada productor incluido en la muestra. Es cierto que la Comisión ha llegado a la misma conclusión por lo que respecta a todos ellos (los cuatro), pero esto se debe a que hay intromisión estatal en el proceso de toma de decisiones de cada uno de ellos, como se explica en los considerandos 30 a 37 del Reglamento provisional. La Comisión no habría llegado a la misma conclusión con respecto a una empresa de la República Popular China que pudiera demostrar que adquiere la mayor parte de la aleación de aluminio que utiliza al precio marcado por la Bolsa de Metales de Londres a través de los mismos canales utilizados por cualquier empresa del sector establecida en cualquier otra parte del mundo. Si este hubiera

sido el caso, y siempre que cumpliera los demás criterios, esta empresa habría recibido trato de economía de mercado aunque estuviera establecida en la República Popular China.

- (38) Habida cuenta de lo expuesto anteriormente, se confirman las conclusiones de los mencionados considerandos, así como del considerando 48, del Reglamento provisional.
- (39) Por lo que se refiere a la intromisión estatal con respecto a otras decisiones de la empresa, ninguno de los tres grupos a que se hace referencia en el considerando 38 del Reglamento provisional ha proporcionado pruebas suplementarias que permitan llegar a conclusiones distintas. En particular, se ha argumentado que la sentencia del Tribunal en el Asunto Zhejiang Xinan contra el Consejo <sup>(1)</sup> establece que «el concepto de »interferencias significativas del Estado« no puede asimilarse a toda influencia en las actividades de una empresa ni a toda implicación en su proceso decisorio, sino que debe entenderse como una actuación de los poderes públicos que puede hacer que sus decisiones sean incompatibles con las condiciones de economía de mercado». Teniendo en cuenta esta sentencia, los exportadores argumentan que las instituciones Europeas deberían aplicarla y analizar detalladamente si las acciones del Estado en relación con la dirección de la empresa son incompatibles con las condiciones de economía de mercado. Es preciso indicar al respecto que la mencionada sentencia es actualmente objeto de recurso. Por tanto, esta sentencia solo surtirá efecto a partir de la fecha de la resolución del recurso. Por tanto, las instituciones pueden mantener que la intromisión estatal detectada en el caso que nos ocupa es suficiente para concluir que no se cumple el criterio 1. Habida cuenta de lo anteriormente expuesto, se confirman las conclusiones del considerando 38 del Reglamento provisional.

##### *Criterio 2*

- (40) Ninguno de los dos grupos que, de acuerdo con las conclusiones a las que se llegó en la fase provisional, incumplían los requisitos del criterio 2 ha recurrido estas conclusiones provisionales. Por tanto, se confirma, como se indica en los considerandos 39 y 49 del Reglamento provisional, que dos de los grupos incluidos en la muestra no disponen de cuentas elaboradas ni auditadas de conformidad con las Normas Internacionales de Contabilidad.

##### *Criterio 3*

- (41) El grupo Baoding Lizhong ha alegado que las disposiciones del artículo 2, apartado 7, letra c), del Reglamento de base, establecen de forma explícita que las distorsiones deben estar causadas por el sistema anterior de economía no sujeta a las leyes del mercado; el grupo alegó que, puesto que se suponía que siempre había operado como grupo privado, las distorsiones no pueden ser el resultado de un sistema «anterior» no sujeto a las leyes del

<sup>(1)</sup> Asunto T 498/04, Zhejiang Xinan Chemical Industrial Group Co. Ltd, punto 85.

mercado, ya que el grupo nunca operó como una empresa de propiedad estatal. El argumento no se puede aceptar. Como se establece en el caso que nos ocupa, los costes de producción y la situación financiera de las empresas pueden estar sujetos a distorsiones significativas heredadas de un sistema anterior no sujeto a las leyes del mercado, independientemente de que la empresa haya o no haya operado como empresa estatal.

(42) Además, el grupo Baoding Lizhong group, YHI Manufacturing (Shanghai) Co. Ltd y CITIC Dicastal reiteraron los argumentos presentados antes de la adopción del Reglamento provisional e insistieron en el hecho de que las ventajas de que gozan las empresas no son significativas. No obstante, tal y como se indica en el considerando 50 del Reglamento provisional, la investigación puso de manifiesto que las distorsiones relativas a la situación financiera de los grupos eran significativas.

(43) Además, YHI Manufacturing (Shanghai) Co. Ltd ha argumentado que las exenciones fiscales concedidas a las empresas extranjeras no corresponden a ninguna subvención específica y, de conformidad con la jurisprudencia de la OMC relativa a medidas compensatorias, la carga de la prueba de especificidad corresponde a las autoridades encargadas de la de investigación <sup>(1)</sup>. En su alegación, YHI Manufacturing (Shanghai) Co. también hace referencia al artículo 4, apartado 5, del Reglamento antisubvenciones de base <sup>(2)</sup>, en el que se establece que «las determinaciones de especificidad [...] deberán estar claramente basadas en la existencia real de pruebas». La empresa menciona asimismo el artículo 4, apartado 2, letra b), del Reglamento antisubvenciones de base (criterios o condiciones objetivos que rijan el derecho a obtener la subvención que impliquen que no existe especificidad) y el artículo 10 del Acuerdo sobre subvenciones y medidas compensatorias, en el que el derecho compensatorio se define como un «derecho especial percibido para neutralizar cualquier subvención concedida directa o indirectamente a la fabricación, producción o exportación de cualquier mercancía». Finalmente, YHI Manufacturing (Shanghai) Co. Ltd sugiere que «si los servicios de la Comisión quieren compensar las subvenciones proporcionadas por el Gobierno chino, el procedimiento correcto para hacerlo es una investigación antisubvenciones».

(44) Por lo que se refiere a esta interpretación de la legislación antidumping, es preciso decir que no es correcta puesto que los criterios del Reglamento antisubvenciones de base no se pueden aplicar en el contexto de un análisis de trato de economía de mercado. El Reglamento antisubvenciones de base prevé que se examine si los costes

de producción y la situación financiera de las empresas no están sujetos a distorsiones significativas heredadas de un sistema anterior no sujeto a las leyes de mercado y, como se indica anteriormente, las acciones que impliquen la intervención del Estado en la configuración del entorno empresarial a través de medidas que son típicas de una economía no sujeta a las leyes de mercado deben considerarse como una influencia estatal heredada de un sistema anterior no sujeto a las leyes del mercado.

(45) Teniendo en cuenta lo expuesto, se confirman las anteriores conclusiones de los considerandos 40 a 44 y 50 a 52 del Reglamento provisional.

#### *Otras consideraciones*

(46) Los exportadores han reiterado sus alegaciones recogidas en los considerandos 46-47 del Reglamento provisional de que, de acuerdo con el artículo 2, apartado 7, letra c), del Reglamento de base, se determinará si los productores cumplen los criterios para que se les conceda trato de economía de mercado en un plazo de tres meses a partir del inicio de la investigación, mientras que, en el caso que nos ocupa, esta determinación se hizo una vez expirado este plazo de tres meses. Para respaldar su argumento, los exportadores mencionaron la sentencia del Tribunal en el Asunto T-299/05 <sup>(3)</sup>. En particular, los exportadores han argumentado que, cuando la Comisión remitió las conclusiones sobre el trato de economía de mercado, había recibido todas las respuestas a los cuestionarios antidumping enviados a los exportadores, así como las respuestas remitidas a las empresas establecidas en el país análogo, y que, por tanto, disponía de toda la información necesaria para calcular el margen de dumping conforme a la metodología usual y conforme a la metodología del país análogo. Los exportadores llegan por tanto a la conclusión de que la Comisión, como tal, podía saber cuales serían los efectos de su decisión sobre el trato de economía de mercado en términos del cálculo del margen de dumping. Habida cuenta de lo anteriormente expuesto, los exportadores no excluyen que la decisión sobre el trato de economía de mercado se tomara sobre la base de las repercusiones sobre el dumping.

(47) Este argumento no puede aceptarse. En primer lugar, y contrariamente a lo que se ha afirmado, cuando se enviaron las conclusiones sobre el trato de economía de mercado la Comisión no disponía de toda la información necesaria para calcular el margen de dumping. En efecto, en las circunstancias del presente caso, la información que contenían las respuestas a los cuestionarios antidumping, así como los cuestionarios que se remitieron a las empresas establecidas en el país análogo, no era completa ni correcta, por lo que la Comisión no pudo calcular entonces los márgenes de dumping. Efectivamente, hubo que realizar visitas de verificación para recoger la información y los datos necesarios para el cálculo preciso

<sup>(1)</sup> Comunidades Europeas — Medidas compensatorias sobre las microplaquetas para memorias dinámicas de acceso aleatorio procedentes de Corea, WT/DS299/R, Informe del grupo especial, 17 de junio de 2005, punto 7186.

<sup>(2)</sup> Reglamento (CE) n.º 597/2009 del Consejo, de 11 de junio de 2009, sobre la defensa contra las importaciones subvencionadas originarias de países no miembros de la Comunidad Europea (DO L 188 de 18.7.2009).

<sup>(3)</sup> Shanghai Excell M&E Enterprise Co. Ltd y Shanghai Adeptech Precision Co. Ltd contra Consejo de la Unión Europea.

de los márgenes de dumping. Las visitas no se llevaron a cabo hasta más de dos semanas después del envío de las conclusiones sobre el trato de economía de mercado. Por tanto, en ausencia de los datos obtenidos durante las visitas de verificación, fue materialmente imposible para la Comisión realizar los cálculos relativos al dumping antes de enviar las conclusiones sobre el trato de economía de mercado y tomar una decisión al respecto sobre la base de los efectos sobre el dumping.

- (48) En segundo lugar, los exportadores no han presentado prueba alguna que demuestre que la decisión relativa al trato de economía de mercado habría sido distinta si se hubiera adoptado en el plazo de tres meses.

#### 4.2. Conclusión

- (49) Se confirma la conclusión, establecida en el considerando 53 del Reglamento provisional, de que debe denegarse el trato de economía de mercado a todas las empresas que lo solicitaron.

#### 4.3. Trato individual

- (50) Los dos grupos incluidos en la muestra a los que se denegó provisionalmente el trato individual debido a que la intromisión estatal constatada permitía la elusión de las medidas en caso de que se atribuyera a los exportadores individuales diferentes tipos de derecho, impugnaron la conclusión provisional establecida en el considerando 55 del Reglamento provisional. Baoding Lizhong alega que no hay intromisión estatal y argumenta que de las disposiciones del artículo 9, apartado 5, letras c) y e) se deriva que la existencia de cierto grado de intromisión estatal no es suficiente para denegar el trato individual y que las disposiciones explícitas del artículo 9, apartado 5, permiten la concesión de trato individual aunque haya cierto grado de intromisión estatal siempre que siga habiendo suficiente independencia del Estado y la intervención del Estado no sea tal que permita la elusión de medidas. Este solo podría ser el caso si los funcionarios del Estado ocuparan una mayoría de puestos clave y pudieran interferir en la gestión comercial diaria.
- (51) El segundo grupo alegó que la mayoría de sus acciones pertenece a particulares y que no existe riesgo de elusión debido a que el grupo solo suministra a fabricantes de automóviles en el mercado de OEM, y para cada modelo de rueda el contrato con el fabricante de automóviles establece de forma específica el lugar de producción, que ha sido auditado de antemano y que se auditará también a lo largo de la duración del contrato.

- (52) Por lo que respecta a las alegaciones presentadas por Baoding Lizhong, se ha reconsiderado el riesgo de elusión. En efecto, la intervención del Estado no es tal que permita la elusión. Por tanto, se puede conceder trato individual a Baoding Lizhong.

- (53) En cuanto a CITIC Dicastal, se trata de una empresa estatal controlada directamente por el Estado (que es propietario de la mayoría de sus acciones). La intervención del Estado es tal que le permitiría eludir las medidas si se beneficiara de un tipo de derecho distinto. En otras palabras, la producción de otras empresas controladas por el Estado podría reorientarse a través de CITIC Dicastal. Por lo que respecta al otro argumento presentado por CITIC Dicastal, el hecho de que solo suministre a fabricantes de automóvil del mercado de OEM no le impide suministrar a otros clientes en el futuro. Por tanto, se puede concluir que no debe concederse trato individual a CITIC Dicastal.

#### 4.4. País análogo

- (54) Varias partes interesadas han impugnado la elección de Turquía como país análogo. Este argumento no puede aceptarse; en primer lugar, porque los comentarios llegaron una vez expirado el plazo para presentar observaciones relativas a la elección del país análogo (el plazo expiró el 24 de agosto de 2009) y en segundo lugar, porque no se pueden considerar desde un punto de vista sustancial.
- (55) Los argumentos pueden resumirse de la siguiente manera:
- 1) Una de las empresas que cooperaron de Turquía (Hayes Lemmerz) está vinculada a un productor de la UE y las dos empresas cooperantes son miembros de EUWA (la asociación que representa a los productores europeos que presentaron la denuncia). Este argumento no puede admitirse. En efecto, el hecho de que una de las empresas en el país análogo esté vinculada a una empresa de la UE y que ambas empresas sean miembros de la misma asociación que los denunciantes no se puede considerar un criterio relevante para excluir a Turquía como país análogo, dado que los criterios tenidos en cuenta para analizar la idoneidad de un país análogo deben basarse exclusivamente en datos como el grado de competitividad en el mercado nacional del país análogo y la inexistencia de diferencias significativas en el proceso de producción entre los productores del país análogo y el exportador no sujeto a las leyes del mercado.

- 2) También se ha argumentado que el proceso de producción en China no es comparable al de Turquía porque las empresas chinas pueden obtener materias primas a más bajo precio. Esta alegación no se puede tener en cuenta. Por un lado, el acceso a un aluminio más barato se debe a una distorsión de precios causada por la intervención del Estado. Como se explica anteriormente, la República Popular China se beneficia de una posición única a nivel mundial por lo que se refiere al acceso a materias primas al precio más bajo posible; no se puede encontrar una situación comparable en otros países. Por otro lado, de la investigación se deriva que el proceso de producción en China y Turquía es prácticamente idéntico.
- 3) Finalmente, se ha alegado que la competencia a nivel nacional es insuficiente porque la producción nacional se destina principalmente a la exportación y existen obstáculos para la importación desde fuera de la UE. Estas alegaciones no se pueden tomar en consideración. En efecto, el mercado de la UE es más de seis veces mayor que el mercado de Turquía y no hay obstáculos a la importación; por tanto, parece razonable que Turquía envíe una parte importante de su producción a la UE. Además, en el mercado nacional turco hay suficiente competencia puesto que hay al menos cinco productores nacionales y no existen obstáculos para la importación desde la UE.
- (56) Teniendo en cuenta lo anteriormente expuesto, se confirma la conclusión provisional, establecida en el considerando 63 del Reglamento provisional, de que Turquía es un país análogo apropiado y razonable.
- #### 4.5. DUMPING
- ##### 4.5.1. Cálculo
- (57) Dos productores exportadores rebatieron las conclusiones provisionales recogidas en los considerandos 57 a 77 del Reglamento provisional. Se ha alegado que, de conformidad con el artículo 2, apartado 11, del Reglamento antidumping de base, los cálculos de dumping deben basarse en «todas las transacciones de exportación a la Comunidad»; en otras palabras, consideran que al calcular los márgenes de dumping se debe tomar en consideración el 100 % de las transacciones. También se ha alegado que las transacciones más costosas, en particular por lo que se refiere a una de las empresas investigadas, no se han tenido en cuenta en el cálculo de los márgenes de dumping.
- (58) Por lo que se refiere al argumento relativo al número de transacciones que deben tenerse en cuenta, se ha indicado que en el artículo 2, apartado 11, del Reglamento antidumping de base se establece que los cálculos de dumping deben basarse en «todas las transacciones de exportación a la Comunidad», pero «Sin perjuicio de las normas aplicables para obtener una comparación equívoca»; en otras palabras, consideran que al calcular los márgenes de dumping se debe tomar en consideración el 100 % de las transacciones. Esto significa que, si fuera imposible alcanzar una equivalencia razonable para un 100 % de los productos, no se podría tener en cuenta el 100 % de las transacciones de exportación. Esto se considera razonable siempre que los cálculos se basen en un porcentaje suficientemente alto del total de transacciones de exportación. En el caso que nos ocupa, se tuvo en cuenta alrededor de un 85 % de las transacciones.
- (59) En lo que respecta a la alegación de que no se han tenido en cuenta las transacciones más costosas, se ha llevado a cabo un nuevo cálculo del dumping a fin de tomarlas en consideración. Se ha añadido un número adicional de tipos de producto a los que ya se utilizaron para el cálculo realizado en la fase provisional. Ello ha permitido incluir en los cálculos el máximo de transacciones posible, asegurando que el precio unitario medio ponderado de todas las transacciones de exportación de una empresa exportadora esté lo más cerca posible del precio unitario medio ponderado de las transacciones de exportación (de esa empresa) utilizadas en el cálculo del margen de dumping. De esta forma, se ha tomado en consideración el valor de todas las transacciones de exportación, incluidas las más costosas. Los valores normales de los tipos de producto adicionales se han calculado conforme a la metodología contemplada en el considerando 70 del Reglamento provisional. El nuevo cálculo ha hecho descender los márgenes de dumping, en particular para YHI.
- (60) La metodología aplicada para la determinación del valor normal, el precio de exportación y la comparación es la misma que la descrita en los considerandos 64 a 75 del Reglamento provisional. Los únicos cambios respecto de los nuevos cálculos residen en el incremento del número de transacciones que se tuvieron en cuenta y la consideración de que el precio medio de las transacciones de exportación utilizadas para el cálculo del dumping de cualquier empresa no debería ser sustancialmente distinto del precio medio de exportación de todas las transacciones de esa empresa.
- (61) Se alegó que el análisis de la Comisión no tiene en cuenta la evolución de los tipos de cambio, en particular la revalorización del dólar americano frente al euro, ni la de los costes del aluminio primario y el transporte internacional. Esta alegación no tiene fundamento, ya que los servicios de la Comisión, de acuerdo con sus prácticas, incluyeron todos los costes demostrables en su análisis del mercado del producto afectado durante el período de investigación.
- (62) El productor chino YHI alegó que el cómputo de los ajustes para calcular su dumping individual era inexacto. La Comisión aceptó esta alegación y llevó a cabo un nuevo cálculo, que resultó en un margen de dumping de 23,81 %, o sea, un 2,14 % más bajo de los que se había calculado previamente.

4.5.2. *Márgenes de dumping definitivos*

Empresa	Margen de dumping definitivo
YHI Manufacturing (Shanghai) Co. Ltd	23,81 %
Zhejiang Wanfeng Auto Wheel Co. Ltd	60,29 %
Baoding Lizhong	67,66 %
Otras empresas que cooperaron	44,23 %
Todas las demás empresas	67,66 %

## 5. PERJUICIO

- (63) La Comisión recibió observaciones sobre las conclusiones provisionales relativas al perjuicio. Algunas de estas observaciones reiteraban los comentarios que ya se habían abordado en el Reglamento provisional.
- (64) No se repiten en el presente Reglamento argumentos relativos a observaciones ya abordadas en el Reglamento provisional.
- 5.1. Importaciones procedentes de la República Popular China**
- (65) Las Partes alegaron que la metodología utilizada para calcular las importaciones no se había explicado lo suficiente. No obstante, no se presentó ninguna prueba concluyente en apoyo de esta alegación.
- (66) Se recuerda que en la fase provisional, si bien la metodología se basaba en la denuncia, se cotejó con otras fuentes (datos proporcionados por los productores que cooperaron, los usuarios o los exportadores). A la vista de las observaciones de las partes se han vuelto a analizar estos datos, que confirman las conclusiones provisionales.
- (67) Se recuerda que en el expediente abierto para su consulta por las partes interesadas el día de la publicación del Reglamento provisional se incluyeron tres notas que contenían información detallada sobre los métodos de cálculo de la producción, las importaciones y las ventas.
- (68) Puesto que los códigos NC cubiertos por la presente investigación abarcan otros productos además del producto afectado, la mayor parte de las observaciones hacía alusión a la metodología utilizada por la Comisión para excluir los productos no afectados de los volúmenes comunicados.
- (69) El código NC 8708 70 50 incluye ruedas de aluminio y partes y accesorios de ruedas, de aluminio. Los datos correspondientes se extrajeron de Comext en toneladas,

sin que se aplicaran otros ajustes en esta fase, asumiendo, como sugería el denunciante, que las partes y los accesorios son de menor importancia.

- (70) El código NC 8708 70 10 incluye, entre otras cosas, ruedas de aluminio y partes y accesorios de ruedas, de aluminio. También en este caso, los datos correspondientes extraídos de Comext en toneladas se ajustaron debidamente de acuerdo con la metodología descrita en la denuncia.
- (71) Las observaciones presentadas por las partes fueron, en gran medida, críticas con este enfoque, pero no sugirieron ninguna alternativa más adecuada o fiable. Las críticas apuntaban principalmente al hecho de que las partes, al no conocer el método que pretendía aplicar la Comisión, no podían presentar observaciones. Se recuerda que la versión no confidencial de la denuncia, en la que se explica detalladamente la metodología de exclusión, estaba disponible en el expediente no confidencial desde el inicio del procedimiento. La Comisión cotejó los datos facilitados en la denuncia y no pudo establecer nada que indicara que el método elegido era poco razonable. Además, en vista de que las partes no propusieron ningún método de exclusión alternativo, sus observaciones se consideraron infundadas.
- (72) Un segundo grupo de observaciones hacía referencia al método para convertir los volúmenes expresados inicialmente en toneladas en unidades para ambos códigos NC. También en este caso la Comisión siguió el método sugerido en la denuncia y corroborado después mediante las respuestas al cuestionario de los exportadores chinos. Esta metodología sugiere que el peso medio por unidad importada de China es de unos 9 kg por rueda. El peso por unidad de los productos importados de otros terceros países se ha estimado en unos 10 kg por unidad de acuerdo con la denuncia y cotejado con la información disponible recibida de diferentes Partes durante la presente investigación.
- (73) En las observaciones posteriores a la fase provisional, las partes alegaron que en vez de en 9 kg el peso medio debería establecerse en 10 kg, ya que este sería el peso medio de las ruedas OEM importadas. Como se especifica en el Reglamento provisional, el peso medio de 9 kg se ha basado en los datos proporcionados por los productores exportadores incluidos en la muestra. Por tanto, se concluye que este es el método de conversión más razonable y refleja el peso medio de las importaciones procedentes de China. En cualquier caso, se demostró que la conversión basada en 10 kg para las ruedas OEM no repercutiría en las conclusiones finales.
- (74) Se confirman las conclusiones de los considerandos 86 a 88 del reglamento provisional.

### 5.1.1. Volumen y precios de las importaciones procedentes de la República Popular China

- (75) Las respuestas al cuestionario de los productores exportadores han confirmado las conclusiones extraídas, entre otras fuentes, de los datos de Eurostat contemplados en los considerandos 86 a 89 del Reglamento provisional. Teniendo en cuenta que los datos proceden de distintas fuentes, es natural que las respuestas tiendan a presentar ligeras variaciones en función del segmento de mercado y de la empresa. En cualquier caso, confirman unos bajos niveles de precios que, junto con unos elevados niveles de subcotización y el pronunciado incremento de los volúmenes importados desde la República Popular China, subrayan la exactitud de la conclusión general en este caso.
- (76) También se han considerado los datos y las tendencias de los segmentos de OEM y AM por separado. En el considerando 89 del Reglamento provisional se establecía, erróneamente, que los precios para los años 2006 a 2008 debían basarse en Eurostat, puesto que los cuestionarios de los exportadores no proporcionaron ninguna información relevante. Esta afirmación tendría que haber hecho alusión a una división entre las transacciones OEM y las transacciones AM. La división solo puede establecerse sobre la base de listados de transacciones individuales proporcionados por los exportadores.
- (77) Por lo que respecta a los precios de las unidades AM, los datos muestran unos niveles más o menos planos con un ligero aumento al final del período. Oscilaron entre 25 y 34 euros en 2006, entre 24 y 32 euros en 2007, entre 25 y 29 euros en 2008 y entre 26 y 36 euros en el período de investigación. Por motivos de confidencialidad, estas franjas se han ajustado al alza o a la baja con un máximo del 15 %.

Franjas de precios de las importaciones AM procedentes de China (sobre la base de los exportadores incluidos en la muestra)	+/- 15 %	+/- 15 %
2006	25	34
2007	24	32
2008	25	29
PI	26	36

- (78) Los precios por unidad de las importaciones de ruedas OEM procedentes de la República Popular China muestran un descenso de más del 15 % en el período considerado. No se pueden divulgar más detalles por motivos de confidencialidad como se explica más adelante en la sección relativa al cálculo del nivel de eliminación del perjuicio.
- (79) Una Parte alegó que los precios de importación chinos aumentaron entre 2008 y el período de investigación cuando la mayoría de indicadores de perjuicio experimentaron un importante descenso. En efecto, ha habido

un incremento nominal de los precios de importación chinos (aunque solo del 1,6 %) <sup>(1)</sup>. Sin embargo, es preciso subrayar que, en la totalidad del período considerado, han experimentado un descenso del 8 %.

- (80) En general, se han constatado unos bajos niveles de precios para ambos segmentos que, junto con unos elevados niveles de subcotización y el pronunciado incremento de las importaciones desde la República Popular China, confirman las conclusiones en este caso.

### 5.2. Análisis del perjuicio para los segmentos de OEM y AM por separado

- (81) Una de las principales observaciones recibidas después de la imposición de medidas provisionales era que debería haberse llevado a cabo un análisis de todos los indicadores de perjuicio para los segmentos de OEM y AM por separado.
- (82) Una de las Partes remitió al respecto al Reglamento (CE) n° 1888/2006 de la Comisión <sup>(2)</sup> y al Reglamento (CE) n° 682/2007 del Consejo <sup>(3)</sup>, relativos a las importaciones de maíz dulce originario de Tailandia, alegando que en ese caso sí se llevó a cabo este tipo de análisis específico para el segmento industrial. Esta Parte también alegó que, al no aplicar el mismo procedimiento que en el caso del maíz dulce, la Comisión contravenía los requisitos establecidos por la OMC.
- (83) En el caso del maíz dulce se hacía referencia a las disposiciones pertinentes de la OMC en las que se establece que con arreglo a lo dispuesto por el Órgano de Apelación «cuando las autoridades encargadas de la investigación realizan un examen de una parte de una rama de producción nacional, deben examinar, en principio, de modo similar, todas las demás partes que componen esa rama de producción y examinar también la rama de producción en su conjunto» <sup>(4)</sup>. Este caso demuestra claramente que el enfoque adoptado en el presente caso es conforme con la práctica que han adoptado las instituciones hasta ahora y cumple las disposiciones del Acuerdo antidumping de la OMC <sup>(5)</sup>. El análisis por segmento industrial es posible pero debe ir acompañado de un análisis de la industria en su conjunto.

<sup>(1)</sup> Debido a un error de anotación, en el considerando 90 del Reglamento provisional se indicaba un aumento del 0,5 % (era de 0,5 euros y de un 1,6 %).

<sup>(2)</sup> Reglamento (CE) n° 1888/2006 de la Comisión, de 19 de diciembre de 2006, por el que se establece un derecho antidumping provisional sobre las importaciones de determinado maíz dulce en grano preparado o conservado originario de Tailandia (DO L 364 de 20.12.2006, p. 68).

<sup>(3)</sup> Reglamento (CE) n° 682/2007 del Consejo, de 18 de junio de 2007, por el que se impone un derecho antidumping definitivo y se percibe definitivamente el derecho provisional impuesto a las importaciones de determinado maíz dulce en grano preparado o conservado originario de Tailandia (DO L 159 de 20.6.2007, p. 14).

<sup>(4)</sup> WT/DS184/AB/R de 23.8.2001, Estados Unidos – Medidas antidumping sobre determinados productos de acero laminado en caliente procedentes de Japón.

<sup>(5)</sup> Considerandos 50-51 del Reglamento (CE) n° 1888/2006.

(84) Se recuerda que, en el presente procedimiento, en la fase provisional se consideraron juntos los dos segmentos industriales pero determinados indicadores (subcotización, consumo o cuotas de mercado) se analizaron por separado en relación con las ruedas OEM y las ruedas AM. Habida cuenta de las observaciones presentadas por las Partes, la Comisión llevó a cabo análisis suplementarios y se han analizado varios indicadores adicionales a nivel de segmento industrial (véase más adelante). Como se refleja a continuación, este análisis confirma que las tendencias del producto afectado considerado en su conjunto corresponden en general a las mostradas por los segmentos de OEM y AM considerados por separado.

Unidades (en millares)	2006	2007	2008	PI
Consumo total de la Unión	58 607	62 442	58 313	49 508
Índice 2006 = 100	100	107	99	84
Consumo de OEM	43 573	44 009	42 076	34 915
Índice 2006 = 100	100	101	97	80
Consumo de AM	15 033	18 432	16 237	14 592
Índice 2006 = 100	100	123	108	97

(86) El consumo total de la Unión disminuyó en un 16 % a lo largo del período considerado, pasando de 58,6 millones de unidades a 49,5 millones de unidades. En ambos segmentos se podía observar una tendencia similar. El consumo de ruedas OEM disminuyó en un 20 %, pasando de 43,5 millones de unidades a 34,9 millones de unidades, mientras que el consumo de ruedas AM disminuyó en un 3 %, pasando de 15 a 14,5 millones de unidades.

#### 5.2.2. Importaciones procedentes de la República Popular China y cuotas de mercado de los segmentos de OEM y AM

(87) Muchas observaciones hacían referencia a las conclusiones de la Comisión con respecto al tamaño de los segmentos de OEM y AM en el mercado de ruedas de aluminio de la UE, especialmente a la cuota de mercado de las importaciones. En particular, las Partes argumentaron que la Comisión se equivocó en el cálculo de la cuota de mercado de las importaciones de ruedas OEM. A raíz de estas observaciones se llevó a cabo una investigación ulterior en relación con la cuota de mercado de las ruedas OEM y AM importadas. Se recuerda que en el Reglamento provisional se especificaban las cuotas de mercado de las importaciones de ruedas OEM y AM originarias de la República Popular China. Estas cuotas de mercado se especificaron sobre la base de la información disponible en la fase provisional, que se basaba en

#### 5.2.1. Consumo

(85) El siguiente cuadro muestra la evolución del consumo de la Unión de ruedas de aluminio en los segmentos de OEM y AM, considerados por separado. En la sección anterior sobre importaciones se puede encontrar información más detallada relativa a la división entre las importaciones de ruedas OEM y las de ruedas AM. Los datos relativos a la división se basaron en varias fuentes de información proporcionadas por los productores de la UE que cooperaron, los usuarios y los productores exportadores del país afectado.

los datos proporcionados por productores, exportadores y fabricantes de automóviles de la UE. Sobre esta base se determinó una cuota de mercado para las importaciones de ruedas OEM de alrededor del 3 % (cálculo conservador) que podía llegar hasta un 6 %.

(88) Habida cuenta de las críticas expresadas por las partes interesadas se verificaron de nuevo todos los datos; esta verificación confirmó las conclusiones provisionales. En el expediente abierto para consulta de las partes interesadas se ha incluido una explicación detallada de todas las fases de la investigación y todas las fuentes de información utilizadas para determinar la cuota de ambos segmentos en las importaciones no solo del país afectado sino también de otros terceros países. Esta nota refleja la variedad de fuentes utilizadas para obtener información relevante.

(89) Además, en respuesta a las observaciones de las partes de que una cuota de mercado del 3 % era reducida, es preciso subrayar que ni siquiera una cuota de mercado del 3 % se puede considerar reducida en un mercado susceptible a los precios como el del caso que nos ocupa. Esto es especialmente cierto en el contexto de la bajada de los precios descrita en el considerando 116. Además, las importaciones procedentes de la República Popular China han experimentado un importante incremento en términos de volumen y cuota de mercado.

Volumen de importaciones en millares de unidades OEM	2006	2007	2008	PI
República Popular China	455	476	508	1 183
Índice 2006 = 100	100	105	112	260
Cuota porcentual de mercado	1 %	1 %	1 %	3 %
Volumen de importaciones en millares de unidades AM	2006	2007	2008	PI
República Popular China	3 247	4 667	5 301	4 954
Índice 2006 = 100	100	144	163	153
Cuota porcentual de mercado	22 %	25 %	33 %	34 %

### 5.3. Subcotización de los precios

- (90) Se recuerda que en la fase provisional la subcotización se calculó para el producto afectado en su conjunto así como para ambos segmentos por separado. La división se ha basado en listados de transacciones individuales proporcionados por los productores y exportadores de la UE incluidos en la muestra mediante la identificación de las ventas a los fabricantes de automóviles.
- (91) Los tramos de porcentajes de subcotización publicados en los considerandos 95 y 98 del Reglamento provisional se recalcularon debido principalmente a las modificaciones en los cálculos de dumping (véase lo expuesto anteriormente). También se redefinieron con respecto al arancel aduanero aplicado. En la fase provisional se aplicó un tipo de derecho aduanero único del 4,5 %. Este enfoque se ha seguido también en la fase definitiva para calcular la subcotización general (para ambos segmentos). Esto se debió a que no todas las importaciones OEM se declararon en el código NC vinculado a un tipo de derecho más bajo del 3 %.
- (92) Algunas partes alegaron que el nivel de subcotización debía calcularse por referencia al componente de valor añadido del precio solamente (excluido el coste del aluminio). Como se establece en el considerando 96 del Reglamento provisional, el uso de esta metodología habría supuesto un incremento del nivel de subcotización. Puesto que el nivel de subcotización establecido con referencia al precio total (como porcentaje) ya era significativo, no se estudió con más detalle este método.
- (93) La subcotización calculada para el producto afectado en su conjunto oscilaba entre un 20 % y un 38 %. La subcotización sigue siendo significativa para ambos segmen-

tos (entre un 15 % y un 29 % para el segmento de OEM y entre un 49 % y un 63 % para el segmento de AM).

## 6. SITUACIÓN DE LA INDUSTRIA DE LA UNIÓN

### 6.1. Definición de industria de la Unión y de macroindicadores y microindicadores de perjuicio

- (94) Una de las Partes alegó que la Comisión había aplicado una definición incorrecta de industria de la Unión y producción de la Unión, y que la evaluación del perjuicio debía basarse en información sobre los denunciantes y las empresas que apoyaban la denuncia, y no en la producción total de la Unión.
- (95) La industria de la Unión se define con arreglo al artículo 4, apartado 1, del Reglamento de base. La evaluación de la situación de toda la producción de la Unión se atiene al Reglamento de base. El argumento de que la evaluación del perjuicio se basaba en una definición incorrecta de la industria de la Unión debe por tanto rechazarse. En consecuencia, se rechazaron todos los argumentos relativos al desarrollo de tendencias de los indicadores de perjuicio en los que se utilizaron como base del análisis los datos procedentes de los productores que cooperaron.
- (96) Otra observación más general era que las versiones no confidenciales de los cuestionarios y minicuestionarios para los productores eran deficientes. La Comisión estudió detalladamente estas observaciones y solicitó versiones no confidenciales mejoradas en caso de que ello estuviera justificado. Estas versiones se incluyeron en el expediente abierto para consulta de las partes interesadas, permitiendo así una defensa de los derechos apropiada.

- (97) Algunas de las Partes alegaron que determinados productores de la UE deberían haber quedado excluidos puesto que no proporcionaron una información completa sobre sus actividades. Las Partes alegaron también que esta exclusión habría tenido efectos sobre la representatividad. No obstante, estas alegaciones no están respaldadas por hechos, ya que los productores de la UE en cuestión sí proporcionaron toda la información pertinente. Por lo tanto, hubo que rechazarlas.
- (98) Un importador alegó asimismo que se le debería haber clasificado como productor de la UE puesto que había subcontratado el proceso de fabricación en el país afectado, mientras que llevaba a cabo muchas otras actividades en la UE (por ejemplo, diseño). Esta empresa subcontrató el proceso de fabricación y retuvo determinadas actividades en la Unión, como el ensayo de las ruedas. Sin embargo, dado que el proceso de fabricación se lleva a cabo en el país afectado, no se puede considerar a este

importador un productor de la UE en el procedimiento antidumping. A la luz de lo anteriormente expuesto, esta alegación fue rechazada.

- (99) Algunas Partes llevaron a cabo un análisis de indicadores de perjuicio a escala de la empresa. Este enfoque debe rechazarse debido a que el análisis del perjuicio debe llevarse a cabo con respecto a la industria de la UE en su conjunto.

## 6.2. Indicadores macroeconómicos

### 6.2.1. Ventas y cuota de mercado

- (100) A raíz de la publicación del Reglamento provisional, la partes solicitaron datos relativos a la división entre los segmentos de OEM y AM. El siguiente cuadro muestra las ventas y la cuota de mercado con la división entre los segmentos de OEM y AM:

	2006	2007	2008	Periodo de investigación
Volumen de ventas de toda la industria de OEM de la Unión (en millares de unidades)	36 820	36 240	34 932	28 719
Índice 2006 = 100	100	98	95	78
Volumen de ventas de toda la industria de AM de la Unión (en millares de unidades)	8 626	10 443	7 962	7 075
Índice 2006 = 100	100	121	92	82
Cuota de mercado de OEM (%) (cuota de los productores de la UE con respecto al consumo total de OEM)	84,5 %	82,3 %	83 %	82,3 %
Índice 2006 = 100	100	97	98	97
Cuota de mercado de AM (%) (cuota de los productores de la UE con respecto al consumo total de AM)	57,4 %	56,7 %	49 %	48,5 %
Índice 2006 = 100	100	99	85	84

- (101) Para establecer la división se utilizaron diversas fuentes de información, muy especialmente datos proporcionados por los productores de la UE durante la investigación y datos del denunciante, así como datos recogidos en la fase previa al inicio.
- (102) El cuadro anterior muestra una tendencia a la baja con respecto a las ventas y la cuota de mercado de ambos segmentos, OEM y AM.

### 6.2.2. Panorama contractual

- (103) Como se especifica en el considerando 112 del Reglamento provisional, la Comisión continuó estudiando las ofertas adjudicadas durante el período de investigación que se ejecutarían una vez finalizado el mismo. Los datos ya disponibles se complementaron con nueva información recibida de los fabricantes de ruedas y automóviles de la UE. Estos datos confirmaron los órdenes de magnitud de las compras y las tendencias con respecto a las cuotas de mercado de los proveedores europeos y chinos. Esto queda corroborado por argumentos presentados por lo fabricante de automóviles de acuerdo con los cuales la cuota de las importaciones chinas aumentó debido a una competitividad y una calidad mayores y a mejores oportunidades para los procesos de producción.

### 6.3. Indicadores microeconómicos

#### 6.3.1. Coste de producción

- (104) Una Parte alegó que los datos sobre rentabilidad contemplados en el considerando 117 del Reglamento provisional no coincidían con los relativos a las ventas y el coste

de producción de los considerandos 89 a 122 del Reglamento provisional. Esto se debió a un error administrativo al calcular el coste de producción que condujo al uso del conjunto de datos equivocado. Este error ya se ha corregido y las cifras relativas al coste de la producción se recogen en el cuadro siguiente:

En euros	2006	2007	2008	PI
Coste medio de producción (por unidad)	48,1	49,4	48,7	49,1

- (105) La corrección no repercutió en la tendencia establecida en la fase provisional. El coste medio de la producción permaneció estable a lo largo del período considerado.

#### 6.3.2. Rentabilidad

- (106) En respuesta a las solicitudes de las partes para que se proporcionaran datos que recogieran la división entre OEM y AM, la rentabilidad se calculó por separado para los segmentos de OEM y AM. Quedan confirmadas las tendencias y las magnitudes.

En %	2006	2007	2008	PI
Rentabilidad global	3,2	0,7	-1,5	-5,4
Rentabilidad del segmento OEM	3,1	0,4	-1,4	-5,7
Rentabilidad del segmento AM	5,2	5,7	-3,3	-2,4

- (107) Como muestra el cuadro anterior, la rentabilidad se ha visto afectada tanto en el segmento de OEM como en el segmento de AM. Por lo que se refiere al segmento de OEM, disminuyó en 8,8 % puntos porcentuales durante el período considerado, y 7,6 puntos porcentuales por lo que se refiere al segmento de AM. Por tanto, los órdenes de magnitud y las tendencias para los segmentos de OEM y AM considerados por separado coinciden con las del producto afectado considerado en su conjunto (una caída de 8,7 puntos porcentuales).

la evolución de estos indicadores coinciden con los establecidos para el producto afectado en su conjunto.

## 7. CAUSALIDAD

### 7.1. Incidencia de las importaciones procedentes de la República Popular China

#### 6.3.3. Rendimiento de las inversiones

- (108) Las partes indicaron posibles imprecisiones en el cálculo del rendimiento de la inversión. Las cifras comunicadas tienen en cuenta todos los aspectos que componen el rendimiento de la inversión, incluida la depreciación. Por tanto, se rechazaron las alegaciones.

- (110) Algunas partes alegaron que la caída de la producción y las ventas de la industria de la Unión era el resultado de la disminución del consumo (que supuestamente supuso también una disminución de la capacidad). En efecto, el Reglamento provisional no negaba que hubiera disminuido el consumo del mercado de la Unión. Aunque es posible que otros factores distintos de las importaciones a precio de dumping procedentes de la República Popular China (como la crisis económica o las importaciones procedentes de Turquía) contribuyeran al perjuicio sufrido por la industria de la UE, el impacto de estos otros factores no era suficiente para romper el nexo causal contemplado en los considerandos 136 a 152 del Reglamento provisional. En cualquier caso, como se establece en los considerandos 126 y siguientes del Reglamento provisional, hay un vínculo evidente entre el significativo incremento del volumen de las importaciones procedentes de China a bajo precio y el perjuicio constatado para la industria de la Unión. Además, como se indica en el considerando 103 del Reglamento provisional y en contra de las alegaciones de las Partes, la capacidad de producción se mantuvo estable durante el período considerado (especialmente entre 2006 y 2008, con una disminución del 4 % entre 2008 y el período de investigación).

### 6.4. Conclusión sobre el perjuicio

- (109) Se confirman las conclusiones sobre el perjuicio establecidas en los considerandos 80 a 123 del Reglamento provisional. La industria de la Unión sufrió un perjuicio importante, que se reflejó sobre todo en una disminución de la rentabilidad. Algunos indicadores de perjuicio se han analizado para los segmentos de OEM y AM por separado. Las tendencias y los órdenes de magnitud de

- (111) Algunas Partes remitieron a declaraciones publicadas por los productores de la Unión en sus sitios en internet y al hecho de que entre las causas del perjuicio no mencionaban las importaciones a precios de dumping procedentes de la República Popular China. Independientemente de cualquier declaración pública de los productores de la Unión (que en ningún caso excluye las importaciones procedentes de China como posible causa del perjuicio), de los datos disponibles se deriva claramente que existe un vínculo causal entre el perjuicio sufrido por la industria de la Unión y las importaciones a precio de dumping procedentes de la República Popular China.
- (112) Ciertas Partes alegaron que la pérdida de rentabilidad se debió a la disminución de los volúmenes de producción. Así, al producir un menor número de ruedas los productores no pudieron amortizar sus costes fijos. Sin embargo, la caída de la producción se debió a la pérdida de cuota de mercado, que, a su vez, se debió a la penetración en el mercado de las importaciones procedentes de China.
- (113) Algunas de las Partes alegaron que las importaciones procedentes de la República Popular China no pudieron haber sido la causa del perjuicio sufrido por la industria de la Unión puesto que en 2007 hubo una pérdida de rentabilidad a pesar de que tanto los precios como las ventas permanecieron estables. Se recuerda que entre 2006 y 2007 hubo un incremento de la cuota de mercado de las importaciones procedentes de la República Popular China, con un aumento del 40 % en términos de volumen. Sobre la base de estas constataciones, la alegación debe rechazarse.
- (114) Por lo tanto, se confirman las conclusiones de los considerandos 126 a 130 del Reglamento provisional.

## 7.2. Efectos de otros factores

### 7.2.1. División segmentaria

- (115) Las Partes reiteraron sus alegaciones de que el perjuicio de la industria de la Unión, que canaliza la mayoría de las ventas al segmento de OEM, no podía estar causada por las importaciones procedentes de China, que se concentran predominantemente en el segmento de AM y tienen una presencia limitada en el segmento de OEM. Se recuerda que estas observaciones ya se abordaban en los considerandos 131 a 135 del Reglamento provisional.
- (116) Posteriormente a la imposición de medidas provisionales, algunas Partes remitieron al considerando 133 del Reglamento provisional, que establecía que «existen indicaciones de que los fabricantes de automóviles utilizan las ofertas chinas [...] con el efecto de forzar a la baja los precios de los productores [...] de la Unión». Estas Partes alegaron que las instituciones no pueden basar sus conclusiones en indicaciones, sino únicamente en pruebas reales. Las partes también indicaron que el expediente abierto para consulta de las Partes interesadas no contenía información que respaldara estas alegaciones.
- (117) Debe subrayarse la alta sensibilidad comercial de este tipo de información. Las Partes proporcionaron información para complementar la información de que disponía la Comisión. Esta información adicional confirmó las conclusiones basadas en las pruebas de que disponía la Comisión en la fase provisional, que ya reflejaba la existencia de un claro esquema de presión a la baja sobre los precios. La Comisión ha completado el expediente por lo que se refiere al aspecto relacionado con la presión sobre los precios. Los productores de la Unión proporcionaron una exposición detallada. Esta permitió a la Comisión adquirir un mayor conocimiento de los detalles del proceso de licitación y confirmó las conclusiones con respecto a la presión a la baja sobre los precios y al uso de las ofertas chinas como referencia para ejercer esta presión. En efecto, en algunos casos el precio indicativo establecido por los fabricantes de automóviles (que constituye el punto de partida de las negociaciones) ya era inferior a los costes de los productores de la Unión y por tanto, insostenible desde un principio. En algunos casos, ni siquiera se aceptaron ofertas por debajo de este nivel.
- (118) Según la información a disposición de la Comisión, algunos fabricantes de automóviles se limitan a indicar a sus licitadores que deberían bajar los precios al nivel de las ofertas chinas; otros utilizan cuotas de empresas que no participan en las licitaciones; finalmente, otros ni siquiera restringen las licitaciones y cualquiera (incluso los que de ninguna forma podrían cumplir los requisitos) puede presentar una oferta.
- (119) Los fabricantes de automóviles alegaron que el precio no constituía un factor determinante en la elección de sus proveedores. Sin embargo, la información del expediente pone de manifiesto que, aunque pueden haber otras consideraciones, el precio desempeña un papel predominante.
- (120) Por lo tanto, se confirman las conclusiones de los considerandos 131 a 135 del Reglamento provisional.

### 7.2.2. Impacto de las importaciones procedentes de Turquía

- (121) Las partes alegaron que la Comisión había subestimado el impacto de las importaciones procedentes de Turquía como causa del perjuicio sufrido por la industria de la Unión. Se recuerda que en los considerandos 136 y 137 del Reglamento provisional se reconocía que los bajos precios de las importaciones turcas podrían haber tenido ciertos efectos negativos en la situación de la industria de la Unión, pero no hasta el punto de romper, por sí mismos, el vínculo causal entre las importaciones a precio de dumping procedentes de la República Popular China y el perjuicio sufrido por la industria de la Unión.

(122) Asimismo, se ha considerado el impacto de las importaciones procedentes de Turquía por segmento. Se ha determinado que tres cuartas partes de las importaciones procedentes de Turquía correspondían al segmento de OEM. Se confirmó que las tendencias y los órdenes de magnitud establecidos con respecto a los segmentos de OEM y AM considerados en su conjunto corresponden a los establecidos para ambos segmentos por separado. Conforme a la información disponible (facilitada por diversas partes que cooperaron) los precios correspondientes al segmento de AM de las importaciones turcas disminuyeron en el período considerado. En cuanto a los precios de las importaciones al segmento de OEM, permanecieron relativamente estables.

(123) Las Partes indicaron que los precios de las importaciones procedentes de Turquía disminuyeron de forma significativa entre 2008 y el período de investigación. Sin embargo, como establece el considerando 137 del Reglamento provisional, el diferencial de precios siguió siendo considerablemente más bajo que entre los precios de las importaciones procedentes de China y los precios de los productores de la UE.

(124) A la vista de las observaciones de una de las Partes de que Turquía debería haberse incluido en la denuncia (véase el considerando 9 y siguientes), cabe señalar que la no inclusión de Turquía no rompe el vínculo causal entre las exportaciones chinas del producto afectado y el perjuicio sufrido por la industria de la Unión.

(125) Por tanto, y sobre esta base, deben rechazarse las alegaciones presentadas por las Partes. A la luz de cuanto antecede y no habiéndose recibido ninguna otra observación, se confirma lo expuesto en los considerandos 136 y 137 del Reglamento provisional.

#### 7.2.3. Impacto de las importaciones procedentes de otros países

(126) Alguna Partes alegaron que la cuota de mercado de las importaciones procedentes de otros terceros países distintos de la República Popular China aumentó entre 2006 y 2008. Cabe señalar que la cuota de mercado de las importaciones procedentes de terceros países permaneció estable, con variaciones del orden del 1 %. Por consiguiente, tuvo que rechazarse esta alegación.

(127) Algunos países mencionaron que las importaciones procedentes de Sudáfrica contribuyeron al perjuicio sufrido por la industria de la Unión debido al volumen o los precios de las mismas. Como se refleja en el considerando 99 del Reglamento provisional, la cuota de mercado de las importaciones procedentes de Sudáfrica, aunque aumentó en términos de volumen, permaneció estable desde 2007 (a un nivel del 1,4 % con un incremento del 0,6 % entre 2006 y 2007). De la información recibida por la Comisión se deriva que la mayor parte de estas importaciones iban dirigidas al mercado de OEM. En cuanto a los precios de las importaciones de ruedas

OEM originarias de Sudáfrica, la información recibida por la Comisión era contradictoria. Conforme a los datos de Eurostat, aumentaron de 43 a 51 euros. Estos datos son conformes a la información facilitada por un productor de la UE. Por tanto, debe rechazarse la alegación relativa al impacto de las importaciones procedentes de Sudáfrica.

(128) Se confirman las conclusiones establecidas en los considerandos 136 a 138 del Reglamento provisional en relación con las importaciones procedentes de terceros países, ya sea en su conjunto o individualmente.

#### 7.2.4. Impacto de la crisis económica

(129) Las Partes reiteraron sus argumentos relativos al impacto de la crisis financiera. Estas observaciones, especialmente las relativas a la fuerte disminución de la producción de automóviles, se abordaron en el Reglamento provisional.

(130) Como contempla el considerando 142 del Reglamento provisional, la tendencia a la baja empezó mucho antes de la crisis económica y coincidió en el tiempo con el comienzo de la penetración del mercado por las importaciones chinas.

(131) Por lo tanto, se confirman las conclusiones establecidas en los considerandos 139 a 144 del Reglamento provisional.

#### 7.2.5. Competencia entre los productores de la Unión y concentración en el mercado de la UE

(132) Las Partes alegaron que la estructura de la industria de la Unión contribuyó al perjuicio sufrido por esta industria. Sin embargo, como se especifica en los considerandos 146 y 147 del Reglamento provisional, los datos recopilados durante la investigación ponen de manifiesto que tanto las empresas grandes como las pequeñas se vieron igualmente afectadas.

#### 7.2.6. Decisiones de gestión de los productores de la Unión

(133) Algunas Partes alegaron que las causas del perjuicio estaban relacionadas con unas decisiones de gestión equivocadas de los productores de la Unión. Estas observaciones se referían a los productores mencionados en el considerando 124 del Reglamento provisional, que tuvieron que cerrar o fueron objeto de procedimientos de suspensión de pagos. Se recuerda que el Reglamento provisional mencionaba treinta empresas, mientras que las Partes, en sus observaciones, solo hacían referencia a cuatro. En general, estas observaciones no han sido documentadas. En todo caso, los datos disponibles muestran claramente el vínculo causal entre el perjuicio sufrido por la industria de la Unión y las importaciones procedentes de la República Popular China. La conclusión queda reforzada por el hecho de que, a pesar de los cierres, la cuota de mercado de las empresas restantes no aumentó.

7.2.7. *Importaciones procedentes de terceros países realizadas por la industria de la UE*

- (134) Algunas de las Partes alegaron que un productor de la UE ofreció ruedas a bajo precio procedentes de terceros países, contribuyendo así al perjuicio sufrido por la industria de la UE. No obstante, estas alegaciones no se han respaldado con pruebas. Además, tampoco quedó claro si estas importaciones implicaban cantidades significativas. Por consiguiente, hubo que rechazar esta alegación.

7.2.8. *Precios del aluminio y contratos de suministro de la industria de la Unión*

- (135) Se alegó que los costes medios de la producción permanecieron estables a pesar de las fluctuaciones de los precios del aluminio. Las Partes alegaron que las pérdidas sufridas por los productores de la Unión se debieron a que firmaron contratos de larga duración para el suministro de aluminio que impidieron ajustar los precios en línea con la caída de los precios en la Bolsa de Metales de Londres. La información disponible presentada por los productores de la unión que cooperaron contradecía estas alegaciones. Por tanto, estas tuvieron que rechazarse.

7.2.9. *Fluctuaciones de los tipos de cambio*

- (136) También se ha argumentado que el perjuicio para los productores de la Unión podría disminuir a consecuencia de la revalorización del RMB con respecto al euro. La fluctuación de las divisas haría subir los precios de las importaciones objeto de dumping que se negocian en euros, reduciendo la diferencia de precios entre las importaciones objeto de dumping y los precios de los productores de la Unión.

- (137) En este contexto hay que subrayar que la investigación tiene que establecer si las importaciones objeto de dumping (en términos de precios y volumen) han causado (o podrían causar) un perjuicio importante a la industria de la Unión, o si tal perjuicio importante se debe a otros factores. A este respecto, el artículo 3, apartado 6, del Reglamento de base, dispone que es necesario demostrar que los niveles de precios de las importaciones objeto de dumping causan el perjuicio. Por tanto, solo alude a una diferencia en los niveles de precios, sin que sea necesario analizar los factores que inciden en el nivel de esos precios.

- (138) El efecto probable de las importaciones objeto de dumping en los precios de la industria de la Unión se examina esencialmente estableciendo la subcotización de precios, la caída de los precios y la contención de precios. Para ello, se comparan los precios de las exportaciones objeto de dumping y los precios de venta de la industria de la Unión; en algunos casos, puede ser necesario convertir a otra moneda los precios de exportación utilizados para calcular el perjuicio, a fin de tener una base com-

parable. Por consiguiente, el uso de tipos de cambio en este contexto solo garantiza que la diferencia de precios se establece sobre una base comparable. A partir de ahí, resulta, pues, obvio que el tipo de cambio no puede, en principio, ser otro factor del perjuicio.

- (139) El artículo 3, apartado 7, del Reglamento de base, en el que se hace referencia a otros factores conocidos distintos de las importaciones objeto de dumping, confirma igualmente este extremo. En la lista de los demás factores conocidos que figura en este artículo no se hace referencia a ningún factor que afecte al nivel de precios de las importaciones objeto de dumping.

- (140) Sin embargo, incluso en caso de que este factor se tuviera en cuenta, dada la posible presión sobre los precios de consumo en el contexto de un declive de los mercados, es poco probable que los importadores que compran al país afectado puedan hacer que aumenten los precios al por menor debido a la revalorización del CNY. Además, es muy difícil predecir los tipos de cambio como tales. Finalmente, la revalorización del CNY frente al euro se ha constatado después del período de investigación. Todos estos elementos hacen que sea imposible concluir que las fluctuaciones de las divisas pueden tener como efecto el aumento del precio de las importaciones objeto de dumping procedentes del país afectado.

- (141) En consecuencia, no puede concluirse que la evolución de los tipos de cambio pueda ser otro factor causante del perjuicio.

7.2.10. *Demanda creciente de ruedas de acero*

- (142) Algunas Partes han alegado que el perjuicio sufrido por la industria de la Unión se debió al hecho de que, con la crisis económica, los consumidores desplazaron sus preferencias a las ruedas de acero, que son menos costosas, o a automóviles más pequeños, supuestamente equipados con ruedas de acero con mayor frecuencia. Este argumento quedaba supuestamente reforzado por el hecho de que los regímenes de ayudas introducidos por diversos países europeos incentivaban las ventas de coches más pequeños. Por otro lado, otras Partes alegaron que, si bien es cierto que los regímenes de ayuda podrían haber incentivado las ventas de coches más pequeños, estos estaban mejor equipados y estaban provistos de ruedas de aluminio.

- (143) Se han realizado análisis complementarios sobre la base de los datos disponibles, puesto que no existen estadísticas generales relativas a las ruedas de acero. Los datos relativos al consumo de ruedas de acero se pudieron obtener comparando los datos relativos a la producción de automóviles en la UE (considerando 141 del Reglamento provisional) y al consumo de ruedas OEM (véase el considerando 85).

	2006	2007	2008	Periodo de investigación
Producción de automóviles en la UE (en millares de unidades)	16 198	17 103	15 947	13 443
Cantidad de ruedas utilizadas en la producción de vehículos (ruedas 4,5)	72 891	76 963	71 761	60 493
Consumo de ruedas de aluminio OEM en la UE (en millares de unidades)	43 573	44 009	42 076	34 915
Consumo de ruedas de acero en la UE (en millares de unidades)	29 318	32 954	29 685	25 578
Porcentaje de ruedas de aluminio OEM	59 %	57 %	58 %	57 %
Porcentaje de ruedas de acero	40 %	42 %	41 %	42 %

(144) El cuadro pone de manifiesto que el consumo de ruedas de acero disminuyó en un 12 % entre 2008 y el período de investigación. El porcentaje de ruedas de aluminio en la fabricación de automóviles nuevos descendió un punto porcentual entre 2008 y el período de investigación (período afectado por la crisis económica). El porcentaje de ruedas de acero en la fabricación de automóviles nuevos en la UE aumentó un punto porcentual en el mismo período.

(145) Se puede concluir que los porcentajes de ruedas de aluminio y de acero en la producción de automóviles nuevos permaneció estable. Además, las tendencias del consumo y la producción de ruedas de aluminio tampoco respaldaron el anterior argumento. Por lo tanto, hubo que rechazar la alegación.

### 7.3. Conclusión sobre la causalidad

(146) Ninguno de los argumentos presentados por las Partes interesadas es capaz de demostrar que el impacto de otros factores distintos de las importaciones a precio de dumping procedentes de la República Popular China fuera de tal magnitud como para romper el vínculo causal entre las importaciones a precio de dumping y el perjuicio constatado. Por tanto, se confirman las conclusiones relativas a la causalidad del Reglamento provisional.

## 8. INTERÉS DE LA UNIÓN

(147) A la vista de las observaciones de las Partes, la Comisión llevó a cabo análisis ulteriores en relación con todos los argumentos relevantes para el interés de la Unión. Se han examinado todas las cuestiones y se han confirmado las conclusiones del Reglamento provisional.

### 8.1. Interés de los importadores

(148) Como se contemplaba en el considerando 160 del Reglamento provisional, la Comisión investigó con más detalle el impacto de los derechos en las empresas que importaban y revendían las ruedas de aluminio de su propia marca, cuya producción habían sucontratado en la República Popular China. Se ha establecido que, si bien el impacto de los derechos sobre esas empresas sería probablemente mayor que el impacto sobre otro tipo de importadores, como se establece en los considerandos 159 a 160 del Reglamento provisional, este impacto seguiría sin ser desproporcionado a la vista de los efectos globales sobre el conjunto de la industria de la Unión.

(149) Sobre la base de los datos relativos a los precios facilitados para el período de investigación por un importador que cooperó (subcontratista) se estableció que los márgenes de beneficio que obtuviera una empresa de este tipo bastarían para neutralizar los efectos de los derechos. Los márgenes obtenidos por esta empresa eran más elevados que los derechos propuestos.

### 8.2. Interés de los usuarios

(150) Posteriormente a la imposición de las medidas provisionales, las Partes reiteraron las observaciones generales en relación con el significativo impacto sobre los costes de las medidas sin presentar ninguna prueba para respaldar estas alegaciones. Se recuerda que el análisis del impacto sobre los costes se basó en datos facilitados por los fabricantes de automóviles que cooperaron. Solo tres empresas facilitaron estos datos antes de la imposición de medidas provisionales, por lo que las conclusiones de la Comisión solo podían basarse en estos datos.

(151) Como se mencionaba en el considerando 165 del Reglamento provisional, el impacto de las medidas sobre los costes es limitado (el impacto sobre los costes máximo es del 0,223 %, si se acepta que todos los niveles de precios aumentarían un 22,3 %). No obstante, incluso este impacto máximo sobre los costes parece limitado si se consideran los beneficios obtenidos por los fabricantes de automóviles.

(152) Algunas partes alegaron que el incremento de los costes derivado de las medidas les obligaría a trasladar su producción. Sin embargo, habida cuenta del limitado impacto sobre los costes, la decisión de trasladar la producción de automóviles que indicaron algunos fabricantes de automóviles resultaría desproporcionada en relación con el impacto sobre los costes establecido. Por lo tanto, se desestimó esta alegación.

(153) Asimismo, cabe señalar que los argumentos relativos al elevado impacto sobre los costes están en contradicción con las observaciones de algunos fabricantes de automóviles que afirman que su dependencia del suministro chino es muy limitada.

(154) Por tanto, se confirman las conclusiones sobre el impacto sobre los costes de las medidas establecidas en el Reglamento provisional.

### 8.3. Variedad de las fuentes de suministro

(155) El denunciante informó de que la imposición de medidas iría en interés de la industria del automóvil. Al velar por que la industria de la Unión permaneciera operativa se garantizaría la variedad de fuentes de suministro.

(156) Otras partes, especialmente los usuarios, reiteraron sus argumentos en relación con la competencia en el mercado de la UE. También alegaron que las importaciones procedentes de la República Popular China resultaban esenciales para cubrir la demanda del mercado de la UE, puesto que los productores de la UE no tenían suficiente capacidad. Mientras que el índice de utilización de la capacidad permaneció al nivel del 92 % en los años 2006 y 2007, en 2008 hubo una pronunciada caída de hasta un 84 % y de hasta un 73 % en el período de investigación. Estos datos ponen claramente de relieve que, especialmente en la actualidad, se dispone de suficiente capacidad libre que podría utilizarse para incrementar la producción. Además, el argumento basado en una capacidad insuficiente de la industria de la Unión se contradice con otras alegaciones de la industria del automóvil, como la relativa a la importante disminución de la demanda de ruedas OEM. Por lo tanto, se desestimó esta alegación.

(157) Una de las Partes también alegó que los productores chinos no fabricaban los mismos tipos de productos que los fabricantes europeos de ruedas de aluminio. Estas alegaciones se tuvieron que desestimar a la vista del

grado de coincidencia en el número de código del producto constatado en este caso (dependiendo de los cálculos realizados, como se explicaba en el considerando 93, el índice de coincidencia sería del 92 % si el cálculo de la subcotización del producto afectado era considerado en su conjunto, y de un 77 % si se consideraban los segmentos de OEM y AM por separado).

(158) Por tanto se confirman las conclusiones del considerando 166 del Reglamento provisional.

### 8.4. Corea del Sur

(159) Las Partes reiteraron sus observaciones con respecto al impacto negativo de los derechos en el caso que nos ocupa en combinación con otros factores, como la ventaja competitiva concedida a los fabricantes de automóviles de Corea del Sur sobre la base del Acuerdo de Libre Comercio. Estas observaciones no se han respaldado con ninguna prueba adicional. Cabe observar que no hay pruebas de que el Acuerdo de Libre Comercio redunde en un perjuicio para la industria del automóvil y que, en todo caso, el Acuerdo de Libre Comercio en cuestión contiene instrumentos de salvaguardia que pueden aplicarse en caso necesario. Por tanto se confirman las conclusiones de los considerandos 167 y 168 del Reglamento provisional.

### 8.5. Conclusión sobre el interés de la Unión

(160) Por medio del presente Reglamento se confirman las conclusiones de los considerandos 153 a 171 del Reglamento provisional.

## 9. MEDIDAS PROVISIONALES

### 9.1. Nivel de eliminación del perjuicio

(161) La mayor parte de las observaciones recibidas hacían referencia al cálculo del nivel de eliminación del perjuicio. Las Partes cuestionaron la metodología de este cálculo como tal y alegaron no haber recibido suficiente información.

#### 9.1.1. Comunicación de información

(162) Se recuerda que la metodología para el cálculo del nivel de eliminación del riesgo se explicó detalladamente en la nota incluida en el expediente abierto para consulta de las partes interesadas el día de la publicación de las medidas provisionales. Todas las partes interesadas recibieron además esta nota junto con la carta de comunicación que se les remitió el mismo día.

(163) Se incluyó una segunda nota en el expediente abierto para consulta de las partes interesadas en respuesta a las observaciones presentadas después de la imposición de las medidas provisionales.

- (164) Se recuerda que los números de código del producto utilizados para el cálculo por fabricante de automóviles se identificaban claramente en la nota mencionada anteriormente. No obstante, no se pudieron revelar los datos exactos sobre precios y volúmenes por motivos de confidencialidad.
- (165) Por lo que respecta a las importaciones procedentes de China, los datos relativos a las cantidades exportadas, al precio cif en frontera de la Unión y a la media ponderada de los precios de venta unitarios, no pudieron revelarse puesto que estaban basados en las transacciones realizadas por dos exportadores. Por tanto, la difusión de estos datos hubiera constituido una violación de los requisitos de confidencialidad contemplados en el Reglamento de base.
- (166) Por lo que respecta a las transacciones realizadas por los productores de la Unión en el mercado de la Unión, la difusión de una información más detallada solo tendría sentido si se facilitara en relación con cada uno de los productores por separado. No obstante, esto no es posible puesto que constituiría una violación de los mencionados requisitos de confidencialidad.
- (167) Por tanto, se considera que, por estos motivos, la información detallada sobre la metodología aplicada para el cálculo de los derechos (incluidos, entre otras cosas, los números de código del producto utilizados y divididos por fabricante de automóviles) proporcionó a las Partes información suficiente para que pudieran ejercer completamente sus derechos de defensa, a la vez que respetaba los requisitos de confidencialidad contemplados en el Reglamento de base.

#### 9.1.2. Metodología

- (168) Se recuerda que el nivel de abaratamiento se calculó sobre la base de los datos relativos a las adquisiciones de ruedas de aluminio de los fabricantes de automóviles. Debido a los motivos establecidos en particular en los considerandos 174 a 177 del Reglamento provisional, este enfoque solo cubre las ruedas de aluminio destinadas al segmento de OEM. Los fabricantes de automóviles que cooperaron en la investigación confirmaron que habían adquirido ruedas de aluminio conforme a los procedimientos de licitación. Habida cuenta del carácter de los procedimientos de licitación, los modelos que tienen «doble procedencia» deben ser idénticos en todos los aspectos, tanto si se adquieren en la República Popular China como si se adquieren en la UE. Con objeto de garantizar el nivel más alto posible de comparabilidad entre los productos importados de China y los productos de la UE se llevó a cabo una comparación de cada número de código de producto por separado con respecto a cada uno de los grandes fabricante de automóviles identificados en los datos facilitados tanto por los productores de la UE incluidos en la muestra como por los exportadores chinos que cooperaron. Contrariamente a las alegaciones de algunas Partes, este nivel de derechos no es el resultado de ningún tipo de ajuste, aunque reconoce que el

derecho debe fijarse a un nivel adecuado a fin de que se pueda reparar el perjuicio sufrido por la industria de la Unión.

#### 9.1.2.1. Información utilizada como base del cálculo

- (169) Las Partes alegaron que el cálculo del nivel de eliminación del perjuicio se realizó sobre la base de las licitaciones, si bien la información sobre las licitaciones no se había solicitado en la investigación ni se había puesto a disposición en el expediente abierto para consulta de las partes interesadas.
- (170) Si bien las licitaciones se mencionaban en la descripción de la metodología aplicada para calcular el nivel de los derechos, era solo como referencia al tipo de procedimiento utilizado por los fabricantes de automóviles para seleccionar a sus proveedores, garantizando que las ruedas con doble procedencia fueran idénticas, así como un alto nivel de comparabilidad. No era una referencia ni a la documentación ni a las fuentes de información sobre la base de las cuales se llevaron a cabo los cálculos.
- (171) Al contrario, los cálculos se llevaron a cabo de acuerdo con la práctica habitual sobre la base de listados de transacciones individuales facilitados por los productores exportadores y los fabricantes de la UE incluidos en la muestra. La comparación de los números de código de producto se llevó a cabo a nivel de fabricante de automóviles, es decir, en relación con un grupo de transacciones identificadas como ventas de exportadores y de productores de la UE a un fabricante de automóviles en particular. Todos estos datos se verificaron.

#### 9.1.2.2. Ajustes

- (172) Las observaciones de las Partes también aludían a los ajustes realizados en el cálculo. La Comisión aceptó algunas de estas observaciones.
- (173) Se recuerda que los precios cif de los exportadores chinos se ajustaron al alza añadiendo un 7,6 %: un 4,5 % de derechos de aduana más un 3,1 % en concepto de otros costes de importación. Con objeto de fijar un precio indicativo sobre la base del precio real de venta de los fabricantes de la UE hubo que introducir dos adiciones:
1. una del 5,4 %, sobre la base del volumen de negocios, a fin de alcanzar el nivel de los costes de producción (nótese que esta es la pérdida media ponderada de los productores de ruedas de la UE constatada durante el período de investigación);
  2. una del 3,2 %, sobre la base del volumen de negocios, a los costes de producción [calculados en 1)] para conseguir unos beneficios razonables y alcanzar el precio indicativo. El 3,2 % corresponde a los beneficios obtenidos por la industria de la Unión en 2006, el primer año del período considerado, cuando los resultados financieros de los productores de la Unión todavía no se veían afectados por el dumping perjudicial.

- (174) Por lo que respecta a los derechos de aduana, en la fase provisional los precios de importación se ajustaron al alza en un 4,5 %. Estos derechos corresponden al derecho de aduana aplicado al código 8708 70 50 de la NC. Sin embargo, es el código 8708 70 10 de la NC el que en principio afecta a las ruedas de aluminio para montaje industrial (es decir, las ruedas OEM), y no el código 8708 70 50 de la NC. Las importaciones en el marco de este código están gravadas con un derecho del 3 %. Habida cuenta de que la metodología utilizada para determinar el nivel de eliminación del perjuicio se basa en el segmento de OEM, y a la vista de las observaciones de las Partes después de la imposición de las medidas provisionales, procede, para asegurar la coherencia del enfoque, aplicar un tipo de derecho del 3 %.
- (175) Por lo que respecta a los beneficios indicativos, las Partes alegaron que este margen de beneficios se calculó tanto para los productores de ruedas OEM como para los de ruedas AM, por lo que podría inflar los cálculos basados únicamente en transacciones en el segmento de OEM. Vistas las observaciones de las Partes, la Comisión ajustó estos cálculos mediante la aplicación de tasas de pérdidas y ganancias calculadas para las ruedas OEM únicamente (-5,7 % y 3,1 % respectivamente, véase el considerando 106 y siguientes).
- (176) Por otro lado, las Partes argumentaron que el nivel de ganancias podría ajustarse a la baja a fin de reflejar el impacto de la crisis. Sin embargo, es práctica habitual aplicar el margen de beneficios que hubiera tenido la industria en ausencia de las prácticas de dumping. Otras causas del perjuicio, aunque contribuyeran, no se especificaron en el cálculo del beneficio indicativo.
- (177) Determinadas Partes alegaron que la metodología utilizada para calcular el nivel de eliminación del perjuicio contravenía la metodología establecida en el Reglamento de base. Sin embargo, el Reglamento de base no prescribe ningún método específico para establecer el nivel de eliminación del perjuicio. El método para establecer este nivel debe examinarse en función de las circunstancias concretas del caso. Como se explica en el Reglamento provisional y en otros apartados del presente Reglamento, las circunstancias del caso que nos ocupa respaldan el uso de la metodología aplicada por las instituciones. Además, cabe observar que los niveles de subcotización publicados en el Reglamento provisional y en el considerando 93 del presente Reglamento indican que los niveles de abaratamiento serían mucho más altos si se utilizaran los enfoques sugeridos por determinadas Partes.
- (178) Habida cuenta de estos cambios, el tipo de derecho asciende a 22,3 %.
- 9.1.2.3. Aplicabilidad del «derecho OEM» a las ventas de ruedas AM
- (179) Una de las Partes alegó que no resultaba adecuado basar el cálculo de eliminación del perjuicio en las ventas de ruedas OEM únicamente mientras que el derecho también era aplicable a las ruedas AM. No obstante, como se explica a continuación (así como en los considerandos 174 a 177 del Reglamento provisional) este enfoque resulta apropiado en este caso, en particular puesto que el 85 % de las ventas de los productores de la Unión corresponden al segmento de OEM.
- (180) El enfoque aplicado por la Comisión, conforme al cual el cálculo de la eliminación del perjuicio se limitó únicamente a las ruedas OEM, era el más apropiado. No era apropiado aplicar un enfoque distinto porque habría conducido a una situación en la que un conjunto de datos de exportación con mayor hincapié en las ruedas AM se hubiera comparado al de la industria de la UE, que vende principalmente productos del segmento de OEM.
- (181) El enfoque aplicado está justificado y es razonable habida cuenta de que la finalidad de la medida es eliminar el perjuicio para la industria de la UE. Garantiza que el derecho no se fijó a un nivel más alto del necesario para eliminar el perjuicio.
- 9.1.2.4. Imposibilidad técnica y obligación de establecer un derecho individual para los operadores a los que se concedió trato individual
- (182) Una de las Partes alegó que, a diferencia de las disposiciones del artículo 9, apartado 5, párrafo primero, del Reglamento de base, en su párrafo segundo no se prevé la posibilidad de no especificar el derecho individual. En consecuencia, argumentó que la excepción vinculada a la imposibilidad técnica no podía aplicarse en el presente caso y que, por tanto, seguía existiendo la obligación de establecer un tipo de derecho individual para los exportadores a los que se concedió trato individual.
- (183) Determinadas Partes alegaron asimismo que la imposibilidad técnica solo se debía a la metodología aplicada; por tanto, estaba «autoinducida» por la Comisión. Las Partes alegaron que la Comisión disponía de todos los datos facilitados por los productores exportadores de ruedas AM que le hubieran permitido incluir las ventas de las ruedas AM en el cálculo del nivel de eliminación del perjuicio.
- (184) Finalmente, determinadas Partes alegaron que, puesto que la Comisión había podido calcular la subcotización en los segmentos de OEM y AM por separado, también hubiera podido calcular el nivel del abaratamiento. Finalmente, se argumentó que los precios de las ruedas AM eran comparables con los precios de las ruedas OEM puesto que en la composición del número de control del producto no se hacía ninguna distinción entre los dos segmentos.

(185) Con respecto al primer argumento, es cierto que las disposiciones del artículo 9, apartado 5, del Reglamento de base presuponen que si un operador recibe trato individual, se podrá especificar un derecho individual para el mismo. Sin embargo, en este caso en particular, especificar este derecho hubiera sido inadecuado o técnicamente imposible. Esto se debe a que, como se explica anteriormente, para determinar el nivel de eliminación del perjuicio es preciso centrarse en las ventas de ruedas OEM. Es más, si se tiene en cuenta a todos los productores a los que se ha otorgado un trato individual, un derecho basado también en sus ventas de ruedas AM sería excesivamente elevado, es decir, superaría el importe justificado por las circunstancias de este caso particular a fin de eliminar el perjuicio. Esto se debe a que, como se explica anteriormente, un nivel de eliminación del perjuicio del 22,3 % es suficiente para proteger a los productores de la Unión en su mercado primario (OEM). Un derecho basado también en las ventas de ruedas AM de estos productores, que sería más elevado en los tres casos de productores con trato individual, sería por tanto excesivamente alto.

(186) También se ha mencionado que la referencia a la falta de datos fiables en el considerando 182 del Reglamento provisional no hacía referencia a la calidad de los datos facilitados sino al tipo de datos utilizados para el cálculo (comparación de números de control del producto por fabricante de automóviles, es decir, comparación de los modelos adquiridos en la República Popular China y en la UE por un fabricante de automóviles determinado). El tipo de procedimiento utilizado para adquirir ruedas en el segmento de ruedas OEM permite un alto grado de comparabilidad. No se pudo facilitar el mismo tipo de datos en relación con las ventas de ruedas AM, debido a que se utilizaron procedimientos distintos.

(187) El establecimiento del perjuicio sobre la base del artículo 3 del Reglamento de base está legalmente separado del establecimiento del nivel del derecho. Este último se lleva a cabo una vez se ha determinado el perjuicio con vistas a fijar un nivel del derecho suficiente para eliminar el perjuicio. Por tanto, la Comisión realizó este cálculo conforme a la metodología elegida. Además, el hecho de que la estructura de los números de control de producto no incluyera el criterio relativo a los canales de venta no está vinculado a la metodología aplicada para establecer el nivel de eliminación del perjuicio.

(188) Deben rechazarse los argumentos de las Partes relacionados con la aplicación de la excepción de imposibilidad técnica y con el carácter incondicional de la obligación de establecer un derecho individual.

#### 9.1.2.5. Representatividad de las transacciones utilizadas

(189) Las críticas de las Partes también apuntaban al hecho de que el cálculo del nivel de eliminación del perjuicio era arbitrario porque estaba basado en una selección de solo unas cuantas transacciones que no eran representativas.

(190) En primer lugar, las Partes alegaron que el cálculo se basaba en un volumen no representativo de transacciones de importación de la República Popular China. Este enfoque contradice supuestamente el Acuerdo Antidumping de la OMC <sup>(1)</sup> puesto que no se puede considerar que está basado en pruebas reales. El denunciante argumentó que el hecho de que la mayor parte de ventas de la industria de la UE correspondiera al segmento de OEM no tenía importancia puesto que la finalidad del cálculo del abaratamiento es determinar un importe medio que debe añadirse al precio de las importaciones objeto de dumping a fin de evitar que estas causen perjuicio. El cálculo del abaratamiento debe ser representativo de las importaciones objeto de dumping, no de las ventas de la industria de la UE. Otra de las Partes alegó que este enfoque era contrario a las prácticas de las instituciones ya que normalmente la subcotización y el abaratamiento individuales se ponderan por número de control de producto sobre la base de la cuota de las cantidades exportadas sujetas a subcotización y abaratamiento, no sobre la base de las cantidades vendidas por la industria de la UE.

(191) Se recuerda que el margen de eliminación del perjuicio refleja (basándose en la muestra) la situación de alrededor del 85 % de las ventas de la industria de la UE, que están dirigidas al segmento de OEM. Fue la elección de la metodología, no los aspectos técnicos de los cálculos como tales, lo que estuvo determinado por la situación específica en el mercado de la UE, donde la mayoría de ventas se dirigen al segmento de OEM. Esta elección llevó a la Comisión a comparar precios a nivel de fabricante de automóviles, consiguiendo un mayor nivel de comparabilidad y asegurando al mismo tiempo que el nivel de eliminación del perjuicio no fuera exagerado.

(192) Se recuerda asimismo que, respecto de la representatividad, se constató que la tasa de coincidencia de las transacciones de exportación utilizadas proporcionalmente a todas las exportaciones de los exportadores chinos incluidos en la muestra dirigidas al segmento de OEM era de más del 55 %. Habida cuenta de la metodología utilizada en el cálculo del nivel del perjuicio, se consideró representativa que esta tasa era representativa.

#### 9.1.2.6. Derecho basado en la subcotización

(193) Una de las Partes alegó que el margen de perjuicio debería basarse en la subcotización, conforme a las prácticas establecidas en el Reglamento (CE) n° 1531/2002 del Consejo <sup>(2)</sup>, por el que se establece un derecho antidumping definitivo sobre las importaciones de receptores de televisión en color originarios de la República Popular

<sup>(1)</sup> Acuerdo relativo a la aplicación del artículo IV del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio de 1994.

<sup>(2)</sup> Reglamento (CE) n° 1531/2002 del Consejo, de 14 de agosto de 2002, por el que se establece un derecho antidumping definitivo sobre las importaciones de receptores de televisión en color originarios de la República Popular China, la República de Corea, Malasia y Tailandia y por el que se da por concluido el procedimiento relativo a las importaciones de receptores de televisión en color originarios de Singapur (DO L 231 de 29.8.2002, p. 1).

China, la República de Corea, Malasia y Tailandia. En efecto, en este caso el derecho se basó en la subcotización de precios, teniendo en cuenta que otros factores distintos de las importaciones objeto de dumping habían contribuido al perjuicio de la industria de la Unión y, además, que durante unos años, a nivel mundial esta industria o bien no obtuvo beneficios, o los beneficios que obtuvo fueron extremadamente reducidos <sup>(1)</sup>.

- (194) Cabe observar que los factores que determinaron la decisión de fijar el nivel de los derechos al nivel de subcotización de los precios no son aplicables en el presente caso. Al revés que en el caso de los receptores de televisión en color <sup>(2)</sup>, el producto afectado no se caracteriza por unos bajos niveles de rentabilidad. La rentabilidad disminuyó sustancialmente como resultado de las importaciones a bajo precio procedentes del país afectado. Además, las importaciones procedentes de otros terceros países permanecieron estables a lo largo del período considerado.

## 9.2. Conclusión relativa al nivel de eliminación del perjuicio

- (195) Se confirma el enfoque adoptado en el Reglamento provisional con respecto de la metodología utilizada. Habida cuenta de las observaciones de las Partes en relación con los ajustes, el nivel del derecho, calculado de nuevo, asciende a un 22,3 %.

## 10. ALEGACIÓN DE ELUSIÓN

- (196) Las Partes alegaron que era posible eludir las medias, señalando el notable incremento, constatado recientemente, de las importaciones de ruedas de aluminio originarias de países de los que no se conoce que tengan producción nacional. Se ha puesto sobre aviso a las autoridades competentes de estos acontecimientos y estas posibilidades y se vigilará de cerca el asunto.

## 11. COMPROMISO

- (197) Un importador no vinculado expresó estar interesado en la oferta de subcotización de precios. Si bien no se hizo ninguna oferta formal de subcotización de precios, se indica que el artículo 8 del Reglamento de base limita la posibilidad de ofrecer subcotización de precios a los exportadores exclusivamente. El Tribunal de Justicia de la Unión Europea <sup>(3)</sup> corroboró la práctica de la Comisión de no aceptar ofertas de subcotización de los importadores, argumentando, entre otras cosas, que la aceptación de una oferta de subcotización de un importador tendría como consecuencia que este se sintiera alentado a seguir adquiriendo productos a precios objeto de dumping.

<sup>(1)</sup> *Ibidem* apartado 229.

<sup>(2)</sup> *Ibidem* apartado 231.

<sup>(3)</sup> *Nashua Corporation y otros contra Comisión y Consejo de las Comunidades Europeas*, Asuntos acumulados C-133/87 y C-150/87, Recopilación de jurisprudencia 1990, p. I-719, y *Gestetner Holdings plc contra Consejo y Comisión de las Comunidades Europeas*, Asunto C-156/87, Recopilación de jurisprudencia 1990, p. I-781.

- (198) Dos productores exportadores chinos que cooperaron ofrecieron una subcotización de precios conforme al artículo 8, apartado 1, del Reglamento de base. Sin embargo, el producto afectado existe en una multitud de tipos de producto cuyos precios varían considerablemente (en una empresa la diferencia era de hasta un 300 %), lo que supone un riesgo extremadamente elevado de compensación cruzada. Además, los tipos de producto evolucionarán tanto en diseño como en acabado. Por tanto se consideró que el producto no es adecuado para una subcotización de precios. Además, una de las empresas no había recibido trato de economía de mercado ni trato individual, mientras que en otra empresa se constataron importantes irregularidades contables y tanto su estructura como la gama de productos que fabricaba (ruedas OEM y AM) se consideraron demasiado complejas. Por tanto, se rechazaron las ofertas de subcotización.

## 12. DECLARACIÓN EN ADUANA

- (199) Con frecuencia, las estadísticas relativas a las ruedas de aluminio están expresadas en el número de piezas. No obstante, la Nomenclatura Combinada, establecida en el anexo I del Reglamento (CEE) n° 2658/87, de 23 de julio de 1987, relativo a la nomenclatura arancelaria y estadística y al arancel aduanero común <sup>(4)</sup>, no contiene ninguna alusión a una unidad suplementaria de ruedas de aluminio. Por tanto, es necesario prever la introducción en la declaración de despacho a libre práctica no solo del peso en kg o toneladas, sino también el número de piezas del producto afectado.

## 13. PERCEPCIÓN DEFINITIVA DEL DERECHO PROVISIONAL

- (200) Teniendo en cuenta la amplitud de los márgenes de dumping constatados y el nivel del perjuicio causado a la industria de la Unión, se considera necesario percibir definitivamente los importes garantizados por el derecho antidumping provisional establecido en el Reglamento provisional.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

### Artículo 1

1. Se establece un derecho antidumping definitivo sobre las importaciones de ruedas de aluminio de vehículos automóviles de las partidas 8701 a 8705 de la NC, con sus accesorios o sin ellos y con neumáticos o sin ellos, actualmente incluidas en los códigos NC ex 8708 70 10 y ex 8708 70 50 (códigos TARIC 8708 70 10 10 y 8708 70 50 10) y originarias de la República Popular China.

<sup>(4)</sup> DO L 256 de 7.9.1987, p. 1.

2. El tipo del derecho antidumping definitivo aplicable al precio neto franco en frontera de la Unión, no despachado de aduana, de los productos descritos en el apartado 1, será del 22,3 %.

3. Salvo disposición en contrario, serán aplicables las disposiciones vigentes en materia de derechos de aduana.

#### *Artículo 2*

Se percibirán definitivamente los importes asegurados mediante la imposición de derechos antidumping provisionales con arreglo al Reglamento (UE) nº 404/2010 sobre las importaciones de determinadas ruedas de aluminio actualmente incluidas en los códigos NC ex 8708 70 10 y ex 8708 70 50 (códigos TARIC 8708 70 10 10 y 8708 70 50 10) y originarias de la República Popular China.

#### *Artículo 3*

En caso de que se haya presentado una declaración de despacho a libre práctica en relación con las importaciones de ruedas de

aluminio para vehículos de la partida 8716 de la NC, con sus accesorios o sin ellos y con neumáticos o sin ellos, actualmente en el código NC ex 8716 90 90, se introducirá el código TARIC 8716 90 90 10 en el campo pertinente de la declaración.

Los Estados miembros comunicarán mensualmente a la Comisión el número de piezas importadas bajo este código, así como su origen.

#### *Artículo 4*

En caso de que se haya presentado una declaración de despacho a libre práctica en relación con los productos mencionados en los artículos 1 y 3, se introducirá el número de piezas de los productos importados en el campo pertinente de la declaración.

#### *Artículo 5*

El presente Reglamento entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Luxemburgo, el 25 de octubre de 2010.

*Por el Consejo*

*El Presidente*

S. VANACKERE

---