

## II

(Actos no legislativos)

## REGLAMENTOS

## REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2017/109 DE LA COMISIÓN

de 23 de enero de 2017

**por el que se establece un derecho antidumping definitivo sobre las importaciones de determinadas ruedas de aluminio originarias de la República Popular China a raíz de una reconsideración por expiración con arreglo al artículo 11, apartado 2, del Reglamento (UE) 2016/1036 del Parlamento Europeo y del Consejo**

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (UE) n.º 2016/1036 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 8 de junio de 2016, relativo a la defensa contra las importaciones que sean objeto de dumping por parte de países no miembros de la Unión Europea <sup>(1)</sup> («Reglamento de base»), y en particular su artículo 11, apartado 2,

Considerando lo siguiente:

## A. PROCEDIMIENTO

## 1. Medidas en vigor

- (1) A raíz de una investigación antidumping («investigación original»), el Consejo estableció, mediante el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 964/2010 <sup>(2)</sup>, un derecho antidumping definitivo sobre las importaciones de determinadas ruedas de aluminio originarias de la República Popular China («China» o «país afectado»).
- (2) Las medidas adoptaron la forma de un derecho *ad valorem* del 22,3 % para las importaciones procedentes de China.

## 2. Solicitud de reconsideración por expiración

- (3) Tras la publicación de un aviso de la expiración inminente <sup>(3)</sup> de las medidas antidumping en vigor, la Comisión recibió una solicitud de inicio de una reconsideración por expiración de las medidas contra China con arreglo al artículo 11, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 1225/2009 del Consejo <sup>(4)</sup>.
- (4) La solicitud fue presentada por la Association of European Wheel Manufacturers (EUWA) («el solicitante»), en nombre de productores que representan más del 25 % de la producción total de la Unión de determinadas ruedas de aluminio.
- (5) La solicitud se basaba en el argumento de que la expiración de las medidas podría dar lugar a una continuación del dumping y a la reaparición del perjuicio para la industria de la Unión.

<sup>(1)</sup> DO L 176 de 30.6.2016, p. 21.

<sup>(2)</sup> Reglamento de Ejecución (UE) n.º 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 (DO L 282 de 28.10.2010, p. 1).

<sup>(3)</sup> Aviso de la expiración inminente de determinadas medidas antidumping (DO C 47 de 10.2.2015, p. 4).

<sup>(4)</sup> Reglamento (CE) n.º 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 (DO L 343 de 22.12.2009, p. 51). Este Reglamento fue derogado por el Reglamento de base.

### 3. Inicio de una reconsideración por expiración

- (6) El 27 de octubre de 2015, tras determinar que existían suficientes pruebas para iniciar una reconsideración por expiración, la Comisión, mediante la publicación de un anuncio en el *Diario Oficial de la Unión Europea* <sup>(1)</sup> («anuncio de inicio»), anunció el inicio de una reconsideración por expiración con arreglo al artículo 11, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 1225/2009.

### 4. Investigación

#### *Período de investigación de la reconsideración y período considerado*

- (7) La investigación sobre la probabilidad de continuación o reaparición del dumping y del perjuicio abarcó el período comprendido entre el 1 de octubre de 2014 y el 30 de septiembre de 2015 («período de investigación de reconsideración» o «PIR»). El análisis de las tendencias pertinentes para evaluar la probabilidad de continuación o reaparición del perjuicio abarcó el período comprendido entre el 1 de enero de 2012 y el final del período de investigación de reconsideración («período considerado»).

#### *Partes afectadas por la investigación*

- (8) La Comisión informó oficialmente del inicio de la reconsideración por expiración a los solicitantes, a los demás productores conocidos de la Unión, a los productores exportadores de China, a los importadores conocidos, a los usuarios y comerciantes notoriamente afectados, a las asociaciones conocidas que representan a los productores y usuarios de la Unión, y a los representantes de los países exportadores.
- (9) Se ofreció a las partes interesadas, incluidos los productores de Turquía, la posibilidad de presentar sus puntos de vista por escrito y solicitar audiencia en el plazo fijado en el anuncio de inicio. Se concedió audiencia a todas las partes interesadas que lo solicitaron y que demostraron la existencia de razones concretas para ser oídas.
- (10) La Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles («ACEA») solicitó una audiencia con el Consejero Auditor en procedimientos comerciales («Consejero Auditor»). La audiencia tuvo lugar el 5 de diciembre de 2016.
- (11) Los solicitantes y los productores turcos que cooperaron en el país análogo solicitaron que sus nombres se mantuvieran en secreto por temor a tener que enfrentarse a represalias por parte de clientes o competidores. La Comisión consideró que existía efectivamente una posibilidad significativa de represalias y aceptó que los nombres de los solicitantes y de los productores turcos que cooperaron no fueran divulgados. A fin de garantizar efectivamente el anonimato, los nombres de los demás productores de la Unión se mantuvieron también secretos para evitar que pudieran identificarse por deducción los nombres de los solicitantes.

#### *Muestreo*

- (12) En el anuncio de inicio, la Comisión indicó que podría realizar un muestreo de partes interesadas con arreglo al artículo 17 del Reglamento de base.

#### *Muestreo de los productores exportadores de China*

- (13) Para decidir si el muestreo era necesario y, de serlo, seleccionar una muestra, la Comisión pidió a todos los productores exportadores de China conocidos que facilitaran la información especificada en el anuncio de inicio. Además, la Comisión pidió a la Representación de China ante la UE que, si había otros productores exportadores que pudieran estar interesados en participar en la investigación, los identificara o se pusiera en contacto con ellos.
- (14) Veintiún productores exportadores del país afectado facilitaron la información solicitada y aceptaron ser incluidos en la muestra. De conformidad con el artículo 17, apartado 1, del Reglamento de base, la Comisión seleccionó una muestra de cuatro grupos de productores exportadores basándose en el mayor volumen de producción y ventas declarado que pudiera razonablemente investigarse en el tiempo disponible. Sobre esta base, los cuatro

<sup>(1)</sup> Anuncio de inicio de una reconsideración por expiración de las medidas antidumping aplicables a las importaciones de determinadas ruedas de aluminio originarias de la República Popular China (DO C 355 de 27.10.2015, p. 8).

grupos de productores exportadores chinos incluidos en la muestra tienen una producción anual de 80 millones de ruedas, que representan alrededor del 70 % de la producción y ventas totales declarados del conjunto de empresas y grupos de empresas que cooperaron. De acuerdo con Eurostat, los cuatro grupos incluidos en la muestra abarcan aproximadamente el 40 % de las exportaciones totales chinas a la Unión en el período de investigación de reconsideración.

- (15) De conformidad con el artículo 17, apartado 2, del Reglamento de base, se consultó sobre la selección de la muestra a todos los productores exportadores conocidos afectados y a las autoridades del país afectado. Dos productores exportadores presentaron observaciones y solicitaron ser incluidos en la muestra. Alegaron que la muestra propuesta no es suficientemente representativa, ya que ellos exportan mayores cantidades a la Unión que dos de los grupos seleccionados y que durante la selección no se tuvieron en cuenta las diferencias entre las ruedas de aluminio para los fabricantes de equipos originales («OEM») (sobre todo fabricantes de automóviles) y el mercado secundario («AM») (por ejemplo, distribuidores, minoristas, talleres de reparación y similares) (véase el considerando 28).
- (16) La Comisión consideró representativa la muestra seleccionada por las razones expuestas en el considerando 14. Las ventas AM frente a las ventas OEM no formaron parte de los criterios de selección, pero, en cualquier caso, tres de los cuatro grupos vendieron a la Unión tanto ruedas AM como ruedas OEM. Sobre la base de lo anterior, se mantuvo la muestra propuesta y se rechazaron las solicitudes de los dos productores exportadores chinos. No se recibió ningún otro comentario.

#### Muestreo de productores de la Unión

- (17) En el anuncio de inicio, la Comisión declaró que había seleccionado provisionalmente una muestra de productores de la Unión. Con arreglo al artículo 17, apartado 1, del Reglamento de base, la Comisión seleccionó la muestra sobre la base del mayor volumen representativo de ventas y producción, teniendo en cuenta también la distribución geográfica. La muestra consistía en siete productores de la Unión que eran también solicitantes. Los productores de la Unión incluidos en la muestra representaban más del 30 % de la producción total de la Unión e incluían tanto a productores del mercado OEM como del mercado AM. La Comisión invitó a las partes interesadas a que formularan observaciones sobre la muestra provisional. No se recibió ninguna observación en el plazo previsto y, por tanto, se confirmó la muestra provisional. La muestra se considera representativa de la industria de la Unión.
- (18) Una parte alegó que el anonimato de los productores de la Unión le impediría hacer uso de su derecho procedimental de presentar observaciones sobre la muestra provisional de manera eficaz. Como se indicó en el considerando 11, debido al riesgo de represalias por parte de clientes o competidores, la solicitud de anonimato de los productores de la Unión se consideró justificada. Esta parte no presentó ningún argumento o información que contradijera la información disponible y, por lo tanto, se rechazó esta alegación.
- (19) El 27 de enero de 2016, uno de los productores de la Unión incluidos en la muestra informó a la Comisión de que ya no estaba en condiciones de contestar al cuestionario. La muestra final de productores de la Unión consistió, por lo tanto, en seis productores de la Unión, que todavía representaban más del 30 % de la producción total de la Unión. Por consiguiente, se consideró que la muestra era representativa de la industria de la Unión.

#### Muestreo de importadores no vinculados, cuestionarios y cooperación

- (20) Para decidir si era necesario el muestreo y, de serlo, seleccionar una muestra, la Comisión pidió a los importadores no vinculados que facilitaran la información especificada en el anuncio de inicio.
- (21) En la fase inicial se contactó con ochenta importadores/usuarios conocidos, a los que se invitó, si procedía, a que explicaran sus actividades y cumplimentaran el formulario de muestreo adjunto al anuncio de inicio.
- (22) Once empresas respondieron al mismo. Seis de ellas indicaron que importan ruedas de aluminio procedentes de China y que las revenden en la Unión. Se consideraron en principio importadores no vinculados. Debido a este número limitado de empresas, el muestreo no se consideró justificado.

#### ***Cuestionarios e inspecciones***

- (23) La Comisión recabó y verificó toda la información que consideró necesaria para determinar la probabilidad de continuación o reaparición del dumping, la probabilidad de continuación o reaparición del perjuicio y el interés de la Unión.

- (24) La Comisión envió cuestionarios a los cuatro productores exportadores/grupos de productores exportadores chinos incluidos en la muestra, los dos productores del país análogo, los siete productores de la Unión incluidos en la muestra, los seis importadores no vinculados que se dieron a conocer en el ejercicio de muestreo, los alrededor de 70 usuarios de la Unión y los 28 suministradores de la Unión de materias primas/equipo a la industria de la Unión.
- (25) Se recibieron respuestas al cuestionario de los cuatro productores exportadores/grupos de productores exportadores incluidos en la muestra, dos productores del país análogo, seis productores de la Unión incluidos en la muestra, cuatro importadores no vinculados, seis usuarios y dos suministradores de la Unión.
- (26) La Comisión llevó a cabo verificaciones en los locales de las siguientes empresas:
- a) Productores de la Unión:
    - Se llevaron a cabo inspecciones en los locales de los seis productores de la Unión incluidos en la muestra <sup>(1)</sup>
  - b) Importadores/usuarios:
    - Inter Tyre Holland B.V., Moerdijk, Países Bajos
    - Bayerische Motoren Werke AG, Munich, Alemania
    - FCA ITALY S.p.A, Turin, Italia
    - Opel Group GmbH, Ruesselsheim, Alemania
  - c) productores exportadores del país afectado:
    - Baoding Lizhong («Baoding») group, que incluye:
      - Baoding Lizhong Wheel Manufacturing Co., Ltd, Baoding, provincia de Hebei, China,
      - Tianjin Dicastal Wheel Manufacturing Co., Ltd, Tianjin, China,
    - Dicastal («Dicastal») group, que incluye:
      - CITIC Dicastal Co., Ltd, Qinhuangdao, provincia de Hebei, China,
      - Dicastal Xinglong Wheel Co., Ltd, Qinhuangdao, provincia de Hebei, China,
      - Wuxi Dicastal Wheel Manufacturing Co. Ltd, Wuxi, provincia de Jiangsu, China,
    - Kunshan Lioho Liufeng («Lioho»), que incluye:
      - Kunshan Liufeng Machinery Industry Co., Ltd, Kunshan, provincia de Jiangsu, China,
      - Liufeng Precision Machinery Co., Ltd, Kunshan, provincia de Jiangsu, China,
    - Zhejiang Wanfeng («Wanfeng») group, que incluye:
      - Zhejiang Wanfeng Auto Wheel Co. Ltd, Xinchang, provincia de Zhejiang, China,
      - Ultra Wheel Ningbo Co. Ltd, Ningbo, provincia de Zhejiang, China.
  - d) Productores del país de economía de mercado
    - Se llevaron a cabo inspecciones en Turquía, en los locales de los dos productores del país análogo que cooperaron.

## B. PRODUCTO AFECTADO Y PRODUCTO SIMILAR

### 1. Producto afectado

- (27) El producto afectado son ruedas de aluminio de vehículos a motor de las partidas NC 8701 a 8705, con sus accesorios o sin ellos y equipadas o no de neumáticos, originarias de China («producto afectado» o «ruedas de aluminio» o «ARW»), incluidas actualmente en los códigos NC ex 8708 70 10 y ex 8708 70 50 (códigos TARIC 8708 70 10 10 y 8708 70 50 10).

<sup>(1)</sup> Como se explicó en el considerando 11 los nombres de los productores de la Unión no se divulgan por razones de confidencialidad.

- (28) El producto afectado se vende en la Unión a través de dos canales de distribución: el segmento OEM y el segmento AM. En el segmento OEM, los fabricantes de automóviles organizan procedimientos de licitación para las ruedas de aluminio y participan a menudo en el proceso de desarrollo de una nueva rueda asociada con su marca. Tanto los productores de la Unión como los exportadores chinos pueden competir en las mismas licitaciones. En el sector AM, las ruedas de aluminio son normalmente diseñadas, desarrolladas y marcadas por productores de ruedas de aluminio que después las venden a mayoristas, minoristas, empresas de tuneado, talleres de reparación de automóviles, etc.
- (29) Al igual que en la investigación original, se determinó que, aunque las ruedas de aluminio OEM y AM tienen diferentes canales de distribución, comparten las mismas características físicas y químicas y son intercambiables. Se considera, por tanto, que constituyen un producto único.

## 2. Producto similar

- (30) Se comprobó que el producto afectado y las ruedas de aluminio fabricadas y vendidas en el mercado interior de China, y en el mercado interior de Turquía, que se utilizó como país análogo, así como las ruedas de aluminio fabricadas y vendidas en la Unión por la industria de la misma tenían los mismos usos y características físicas, químicas y técnicas básicas.
- (31) Por lo tanto, la Comisión concluyó que estos productos son similares a tenor del artículo 1, apartado 4, del Reglamento de base.

## C. PROBABILIDAD DE CONTINUACIÓN O REPARACIÓN DEL DUMPING

- (32) De conformidad con el artículo 11, apartado 2, del Reglamento de base, la Comisión analizó si la expiración de las medidas vigentes podría conducir a una continuación o a una reparación del dumping practicado en China.

### 1. Cooperación de China

- (33) Veintiuna empresas/grupos de empresas presentaron la respuesta al formulario de muestreo. El volumen de las exportaciones declaradas de ruedas de aluminio a la Unión por las empresas que cooperaron fue de 1 601 591 unidades (17 473 toneladas) <sup>(1)</sup> en el período de investigación de reconsideración, que corresponde al 72 % del volumen total de las importaciones del producto afectado procedente de China que registró Eurostat para el mismo período. La capacidad total de producción declarada de las empresas/grupos de empresas que cooperaron ascendió a 91,8 millones de unidades (1 001 538 toneladas), que es aproximadamente el 43 % de la capacidad total de producción china estimada (212 millones de unidades). En la sección 3.1 pueden encontrarse más detalles sobre la capacidad de producción en China.

### 2. Dumping durante el período de investigación de la reconsideración

#### a) País análogo

- (34) De conformidad con el artículo 2, apartado 7, letra a), del Reglamento de base, el valor normal hubo de determinarse sobre la base de los precios pagados o pagaderos en el mercado interior o del valor calculado en un tercer país de economía de mercado apropiado («país análogo»).
- (35) En la investigación original se utilizó Turquía como país análogo a efectos de establecer el valor normal con respecto a China. En el anuncio de inicio, la Comisión informó a las partes interesadas de que tenía la intención de utilizar a Turquía como país análogo e invitó a las partes a presentar sus observaciones. En el anuncio de inicio se añadió que se examinarían también otros países, en particular Tailandia e Indonesia.
- (36) Una parte interesada mostró su preocupación por utilizar a Turquía como país análogo debido a la asunción de que este país tiene acuerdos bilaterales con determinados países de Oriente Medio de los que puede, por tanto, importar aluminio sin derechos, mientras que las empresas europeas tienen que pagar un derecho del 7 % sobre las importaciones de aluminio.

<sup>(1)</sup> Los registros empresariales tanto de los productores de la Unión como de los productores chinos se llevan en unidades. Sin embargo, las estadísticas de las importaciones solo están disponibles en kg. En los cuatro grupos verificados, el peso medio por rueda de las ventas en la UE era de 10,91 kg. Este tipo de conversión se utiliza en todo el Reglamento

- (37) El valor normal, que se estableció sobre la base de los precios y/o costes nacionales de los productores del país análogo, hubo de compararse con los precios de exportación de los productores chinos y no con los costes de la industria de la Unión. Por consiguiente, la posible diferencia entre los derechos sobre las materias primas aplicables en el país análogo y la Unión Europea no es pertinente. En cualquier caso, la Comisión constató que no hay una diferencia significativa entre Turquía y China en términos de derechos de importación sobre el aluminio. Por lo tanto, tuvo que rechazarse esta alegación.
- (38) A fin de investigar todas las posibilidades para seleccionar un país análogo adecuado, la Comisión notificó a las representaciones oficiales de Turquía, Tailandia, Indonesia, Taiwán, Corea y Malasia <sup>(1)</sup> el inicio de la reconsideración por expiración y les pidió que informaran a la Comisión sobre los productores de ruedas de aluminio conocidos de sus países. Se enviaron solicitudes de cooperación a todos los productores conocidos de estos países. Sin embargo, con la excepción de dos productores exportadores turcos, ninguno se ofreció a cooperar.
- (39) Sobre la base de la información disponible, Turquía tenía el segundo volumen más grande de producción de ruedas de aluminio de los posibles países análogos y un nivel satisfactorio de competencia en su mercado nacional <sup>(2)</sup>. Los dos productores turcos que cooperaron tenían un método de producción similar al de los productores exportadores de China. Además, su gama de productos en el mercado nacional turco era comparable a la gama de productos de las ventas a la Unión realizadas por los productores exportadores chinos.
- (40) Habida cuenta de lo anterior y en ausencia de otras observaciones, la Comisión concluyó que Turquía es un país análogo apropiado con arreglo al artículo 2, apartado 7, letra a), del Reglamento de base.

b) Valor normal

- (41) La información recibida de los dos productores del país análogo que cooperaron se utilizó como base para determinar el valor normal.
- (42) De conformidad con el artículo 2, apartado 2, del Reglamento de base, la Comisión examinó en primer lugar si el volumen total de las ventas nacionales del producto similar a clientes independientes realizadas por los productores del país análogo que cooperaron durante el período de investigación de reconsideración eran representativas. Para ello se compararon sus volúmenes totales de ventas con el volumen total del producto afectado exportado a la Unión por cada uno de los productores exportadores chinos incluidos en la muestra. Sobre esa base, la Comisión constató que el producto similar se vendió en cantidades representativas en el mercado nacional turco.
- (43) En segundo lugar, la Comisión identificó los tipos de producto vendidos en el mercado interno por los productores del país análogo que eran idénticos o directamente comparables a los tipos vendidos para su exportación a la Unión por los productores exportadores chinos incluidos en la muestra. Comparó por tipo de producto el volumen de venta en el mercado turco con el volumen de exportación a la Unión de cada productor exportador chino incluido en la muestra. Esta comparación mostró que la inmensa mayoría de los tipos de producto se vendían en cantidades representativas en Turquía <sup>(3)</sup>.
- (44) A continuación, la Comisión examinó, en relación con los productores del país análogo, si cada tipo del producto similar vendido en el mercado interno podía considerarse vendido en el curso de operaciones comerciales normales, con arreglo al artículo 2, apartado 4, del Reglamento de base. El valor normal se basa en el precio real por tipo de producto en el mercado interno, independientemente de que las ventas sean rentables o no, si el volumen vendido a un precio de venta neto igual o superior al coste de producción calculado representa más del 80 % del volumen total de ventas de ese tipo, y si el precio medio ponderado de las ventas de dicho tipo de producto es igual o superior al coste unitario de producción. El examen mostró que prácticamente todas las ventas eran rentables, con excepción de seis tipos de producto que representan menos del 0,01 % del volumen total de ventas turcas.

<sup>(1)</sup> Estos países, junto con China, representaban más del 97 % de las importaciones totales de ruedas de aluminio durante el período de investigación. Bosnia y Herzegovina (con un 3 % de importaciones) está entre este 97 %, pero no se tuvo en cuenta como país análogo adecuado debido a su pequeño tamaño y al escaso número de productores.

<sup>(2)</sup> Turquía tiene al menos ocho productores de ruedas de aluminio conocidos que compiten en su mercado nacional. Además, Turquía tiene un bajo tipo de derecho aduanero (4,5 %) sobre las importaciones de ruedas de aluminio procedentes de terceros países, lo que facilita las importaciones. Durante el PIR, las exportaciones de China a Turquía ascendieron a unas 843 926 unidades, que representan aproximadamente la mitad del volumen de las importaciones procedentes de China en la Unión durante el mismo período.

<sup>(3)</sup> Con respecto al grupo Baoding, se constató que todos los tipos de producto vendidos en el mercado turco eran representativos. Con respecto a los otros tres grupos, se constató que un total de 6 tipos de producto, que representan menos del 0,12 % de las ventas totales turcas, no eran representativos.

- (45) Por último, la Comisión identificó los tipos de producto exportados desde China a la Unión y no vendidos en el mercado nacional turco y calculó el valor normal basándose en el artículo 2, apartados 3 y 6, del Reglamento de base. Para calcular el valor normal de estos tipos, la Comisión tomó el coste medio de producción del tipo de producto más próximo producido por el productor del país análogo y añadió una cantidad razonable en concepto de gastos de venta, generales y administrativos, y de beneficio correspondiente a la media ponderada de los importes obtenidos por los productores del país análogo en las ventas del producto similar realizadas en el mercado interno en el curso de operaciones comerciales normales durante el período de investigación.

c) Precio de exportación

- (46) Los cuatro grupos de productores exportadores incluidos en la muestra exportaron a la Unión bien directamente a clientes independientes, bien a través de empresas vinculadas que actuaban como comerciantes.
- (47) Si bien los productores exportadores <sup>(1)</sup> exportaron el producto afectado directamente a clientes independientes de la Unión, el precio de exportación fue el precio realmente pagado o pagadero por el producto afectado vendido para su exportación a la Unión, de conformidad con el artículo 2, apartado 8, del Reglamento de base.
- (48) En el caso en que los productores exportadores exportaban el producto afectado a la Unión a través de empresas vinculadas <sup>(2)</sup>, el precio de exportación se calculó sobre la base del precio al que los productos importados se revenden por primera vez a un comprador independiente, de conformidad con el artículo 2, apartado 9, del Reglamento de base. Por consiguiente, los ajustes al precio se realizaron deduciendo los gastos de venta, generales y administrativos del comerciante vinculado y un margen de beneficio razonable.

d) Comparación

- (49) La Comisión comparó el valor normal y el precio de exportación de los productores exportadores incluidos en la muestra sobre una base franco fábrica. En los casos justificados por la necesidad de garantizar una comparación equitativa, la Comisión ajustó el valor normal y/o el precio de exportación para tener en cuenta las diferencias que afectaban a los precios y a su comparabilidad, de conformidad con el artículo 2, apartado 10, del Reglamento de base.
- (50) Con respecto a los precios nacionales de los productores del país análogo, se realizaron ajustes para tener en cuenta los costes de transporte nacional, los costes de créditos, manipulación y embalaje y las comisiones. En cuanto a los precios de exportación de los productores exportadores incluidos en la muestra, se hicieron ajustes para tener en cuenta el transporte, el seguro, la manipulación, los costes de créditos, los gastos bancarios, los costes de embalaje, los gravámenes a la importación, los derechos de aduana y las comisiones.

e) Margen de dumping

- (51) Para cada grupo que cooperó incluido en la muestra, la Comisión comparó la media ponderada del valor normal de cada tipo del producto similar en el país análogo con la media ponderada del precio de exportación del tipo del producto afectado correspondiente, con arreglo al artículo 2, apartados 11 y 12, del Reglamento de base.
- (52) De acuerdo con lo expuesto, los márgenes de dumping medios ponderados, expresados como porcentaje del precio cif en la frontera de la Unión, no despachado de aduana, son los siguientes:

| Empresa        | Margen de dumping (%) |
|----------------|-----------------------|
| Grupo Baoding  | 21,1                  |
| Grupo Dicastal | 8,9                   |
| Grupo Lioho    | 25,9                  |
| Grupo Wanfeng  | 23,2                  |

<sup>(1)</sup> Todas las ventas de los grupos Baoding y Dicastal y la mayor parte de las ventas del grupo Wanfeng.

<sup>(2)</sup> Ventas del grupo UK Wanfeng and Lioho.

f) Conclusión sobre el dumping durante el período de investigación de reconsideración

- (53) La Comisión constató que los productores exportadores chinos (aunque en volúmenes inferiores a los de la investigación original) seguían exportando ruedas de aluminio a la Unión precios de dumping durante el período de investigación de reconsideración.

### 3. Evidencia de la probabilidad de la continuación del dumping

- (54) La Comisión analizó también si existía la probabilidad de que continuara el dumping en caso de que las medidas dejaran de tener efecto. Al hacerlo, examinó la capacidad de producción y la capacidad excedentaria chinas, el comportamiento de los exportadores chinos en otros mercados, la situación del mercado interno de China y el atractivo del mercado de la Unión.

#### 3.1. Capacidad de producción y capacidad excedentaria de China

- (55) El Global China Automotive Wheel Industry Report (informe global sobre la industria china de ruedas de automóvil) 2012/2013 estimó la capacidad total de producción de ruedas de aluminio disponible en China en 180 millones de unidades con ventas de solo 120 millones de unidades y, por lo tanto, una capacidad excedentaria de 60 millones de ruedas <sup>(1)</sup> a finales de 2012.
- (56) La capacidad de producción total declarada de los 21 productores exportadores chinos que cooperaron asciende a 91 804 845 unidades y su tasa media declarada de utilización de la capacidad es del 87 %, lo que significa que hay una capacidad excedentaria aproximada de 12 millones de unidades.
- (57) Sin embargo, estas cifras solo representan parte de la producción total y la capacidad excedentaria de China. Además de las 21 empresas que cooperaron, la investigación identificó al menos otros 67 <sup>(2)</sup> —pero de acuerdo con algunas fuentes, muy probablemente unos pocos cientos <sup>(3)</sup> — productores de ruedas de aluminio operativos en China. Para 28 de estas empresas, la Comisión encontró información públicamente disponible relativa a su capacidad de producción <sup>(4)</sup>. Con respecto a las demás 39 empresas, no hay información disponible públicamente, pero las conclusiones de la investigación sugieren que su capacidad de producción va de 300 000 a 6 millones de unidades al año <sup>(5)</sup>.
- (58) La capacidad de producción media de las 21 empresas que cooperaron supera anualmente los 4,3 millones de unidades. La capacidad de producción media de las otras 28 empresas con información públicamente disponible asciende a 1,8 millones de unidades al año. Utilizando esta media de 1,8 millones para las demás 39 empresas, la Comisión obtuvo una capacidad de producción adicional de 121 millones de unidades. Dado que estas empresas no cooperaron en la investigación, no se conoce su capacidad de excedentaria. Utilizando los mejores datos disponibles y tomando la tasa de utilización de la capacidad del 70 % ofrecida en el Global and China Automotive Wheel Industry Report 2012/2013 <sup>(6)</sup>, la Comisión obtuvo una capacidad excedentaria adicional de 36 millones. Añadiendo 12 millones y 36 millones de unidades, la Comisión concluyó que China tiene una capacidad excedentaria anual de producción de ruedas de aluminio de al menos 48 millones de unidades.
- (59) Una parte interesada alegó que la capacidad de producción china está plenamente utilizada. En sus observaciones, las partes se refirieron a las respuestas al cuestionario de los tres grupos de productores exportadores incluidos en la muestra, así como a la presentación realizada por la CCCME. Según las partes interesadas, estas demuestran que en China no hay capacidad disponible.

<sup>(1)</sup> «A finales de 2012, la capacidad china de producción de ruedas de aluminio se aproximó a 180 millones de unidades, mientras que las ventas superaron los 120 millones de unidades, con una utilización de la capacidad superior al 70 %». Extraído del Global and China Automotive Wheel Industry Report 2012/2013, disponible en <http://www.prnewswire.com/news-releases/global-and-china-automotive-wheel-industry-report-2012-2013-204706201.html>

<sup>(2)</sup> Lista de empresas disponible en el expediente de libre acceso.

<sup>(3)</sup> Un pasaje públicamente disponible, extraído del Global and China Automotive Wheel Industry Report 2013-2014, menciona al menos 110 pymes productoras de ruedas orientadas a la exportación, lo que significa que hay otras que abastecen solamente el mercado nacional. <http://www.reportsnreports.com/reports/287067-global-and-china-automotive-wheel-industry-report-2013-2014.html>.

<sup>(4)</sup> La información sobre la capacidad de producción estaba disponible en los sitios web de la propia empresa o en sitios de venta comerciales como <http://www.made-in-china.com/> o [www.tradeee.com](http://www.tradeee.com).

<sup>(5)</sup> 300 000 unidades al año es la menor capacidad anual declarada entre los 21 productores que cooperaron. También de acuerdo con las conclusiones de la investigación, para ser económicamente viable se necesita una instalación de producción de al menos 300 000 unidades al año. Seis millones de unidades al año es la producción de los mayores centros de producción encontrados durante la investigación.

<sup>(6)</sup> <http://www.prnewswire.com/news-releases/global-and-china-automotive-wheel-industry-report-2012-2013-204706201.html> Esta tasa de utilización del 70 % puede considerarse una estimación conservadora. Es una estimación media para toda China, incluidas las empresas que cooperaron con mayores tasas de utilización confirmadas (87 %) que sugieren que la tasa de utilización de la capacidad de las empresas que no cooperaron es probablemente aún mayor.



- (60) En respuesta a esta alegación, hay que señalar que los datos de las respuestas al cuestionario (modificados después de su verificación) se tuvieron debidamente en cuenta al establecer la capacidad excedentaria disponible. Sin embargo, tal como se explica ya en el considerando 57, los datos de los grupos incluidos en la muestra representan solamente parte de la capacidad de producción a nivel nacional. Las tasas totales de capacidad y utilización de la capacidad para el conjunto de China se establecieron, por tanto, sobre la base de los datos disponibles que se describen en el considerando 57. Las cifras de la presentación de la CCCME son infundadas al citar solamente a la «Asociación China de Fabricantes de Automóviles» sin ninguna referencia específica a la información disponible públicamente. En consecuencia, se ha rechazado esta alegación.
- (61) A raíz de la comunicación, esta parte interesada alegó que la Comisión sobrestimó claramente la capacidad china de producción de ruedas de aluminio, al tiempo que subestimó las tasas de utilización. En particular, esta parte interesada alegó que, dada la gran cooperación de la industria china y el muestreo realizado de los productores exportadores que cooperaron, la Comisión debería haberse basado exclusivamente en los datos presentados por los productores exportadores que cooperaron y la CCCME cuando estableció los volúmenes de producción y la capacidad excedentaria de China. Por otra parte, la Comisión debería haber extrapolado las conclusiones relacionadas con las empresas incluidas en la muestra y utilizado, por lo tanto, una tasa de utilización de la capacidad del 99 % para el segmento OMC y del 90 % para la industria china de ruedas de aluminio en conjunto. Además, otra parte interesada solicitó que la Comisión aclarara cómo evaluó la capacidad excedentaria en el segmento OEM específicamente.
- (62) Una parte interesada alegó también que para establecer la producción de ruedas de aluminio en China a nivel nacional, la Comisión debería haberse basado en la información presentada por la CCCME (175 millones de unidades), que está en consonancia con los 180 millones de unidades estimados en el informe de la industria mencionado en el considerando 55. Esta parte interesada alegó además que la Comisión nunca ha invitado a la CCCME a ofrecer mayores aclaraciones sobre la información que presentó sobre la capacidad de producción y su tasa de utilización.
- (63) La misma parte interesada sostuvo asimismo que la información públicamente disponible sobre la capacidad de parte de las empresas que no cooperaron identificadas por la Comisión no era fiable. Además, esta parte interesada cuestionó también la justificación para asumir una capacidad de 1,8 millones de unidades para las empresas que no cooperaron sobre las que no había información disponible. Y finalmente, la parte interesada alegó asimismo que la tasa de utilización de la capacidad del 70 % utilizada para estimar su capacidad disponible carece de fundamento y es demasiado amplia para ser pertinente para el mercado de la Unión.
- (64) En respuesta a estas alegaciones, la Comisión observó que se basaba en datos verificados de los productores exportadores incluidos en la muestra, así como en los datos declarados de las empresas que cooperaron. Como se indicó en el considerando 56, la Comisión calculó la capacidad excedentaria de las empresas que cooperaron basándose en los datos presentados por ellas y llegó a una capacidad excedentaria de 12 millones de unidades y una tasa de utilización de la capacidad del 87 %<sup>(1)</sup>. Del mismo modo, también se utilizó el volumen de producción declarado de las empresas que cooperaron, es decir, 91 804 845 unidades.
- (65) Al mismo tiempo, también se indicó en el considerando 57 que estas cifras representan solo parte de la producción total y la capacidad excedentaria de China. El volumen de producción agregada de los cuatro grupos incluidos en la muestra representa solamente el 33 % del volumen de producción total estimado de China<sup>(2)</sup>. Por esta razón, para tener una imagen exhaustiva, la Comisión tuvo que examinar la información disponible relativa a toda China. A este respecto, hay que señalar que, al contrario de lo que alega la parte interesada, se informó a la CCCME de que sus datos relativos a la capacidad de producción y la tasa de utilización de la capacidad chinas no podían tomarse en consideración porque no estaban respaldados por ninguna prueba. Se concedió a la CCCME la posibilidad de presentar documentación justificativa, pero no lo hizo. Por consiguiente, se mantiene la conclusión de que no pueden utilizarse los datos facilitados por la CCCME sobre la capacidad de producción y la tasa de utilización de la capacidad chinas.
- (66) Tampoco puede aceptarse la solicitud de que se usen las tasas de utilización de la capacidad constatadas en los cuatro grupos incluidos en la muestra para las numerosas empresas que no cooperaron. En primer lugar, es razonable asumir que los grupos de productores más grandes (de los que se compone la muestra) operan con tasas de utilización de la capacidad considerablemente más altas que los pequeños productores, que constituyen

<sup>(1)</sup> La tasa de utilización de la capacidad constatada en las cuatro empresas incluidas en la muestra fue del 89 % y no del 99 %, como alega la parte interesada.

<sup>(2)</sup> El porcentaje se refiere a la estimación de la capacidad de producción revisada para China a raíz de los comentarios sobre la información públicamente disponible de algunas de las empresas que no cooperaron, tal como se explica en los considerandos 68 y 69. El volumen de producción declarado de las 21 empresas que cooperaron representa el 48 % de la capacidad de producción total estimada de China.

la mayoría de las empresas que no cooperaron <sup>(1)</sup>. En segundo lugar, las tasas de utilización de la capacidad constatadas para los cuatro grupo incluidos en la muestra en 2012 (89 %) superaron notablemente la estimación a nivel nacional ofrecida en el Global and China Automotive Wheel Industry Report 2012/2013 para el mismo período (es decir, el 70 %). La discrepancia entre las dos cifras muestra que los datos de los cuatro grupos incluidos en la muestra —aunque aceptadas y utilizadas para sus conclusiones a nivel de empresa— no pueden considerarse representativos para el resto de China.

- (67) En respuesta a la alegación del considerando 61, hay que aclarar que la capacidad de producción y las tasas de utilización de la capacidad no pueden establecerse por separado para el segmento OEM y el segmento AM. Las ruedas OEM y AM son producidas a menudo por los mismos productores y pueden producirse con la misma maquinaria, lo que hace imposible separar las cifras pertinentes. Esto se confirmó también en la investigación original, en la que tanto la capacidad de producción como la utilización de la capacidad se determinaron sin separar los dos segmentos <sup>(2)</sup>.
- (68) La Comisión analizó cuidadosamente las alegaciones y los documentos justificativos presentados con respecto a la información públicamente disponible sobre la capacidad de las empresas identificadas que no cooperaron. Como consecuencia de ello, la alegación de la parte interesada se aceptó para las 11 empresas <sup>(3)</sup>. Por lo tanto, la capacidad de producción media anual de las ahora 31 empresas con información públicamente disponible es de 1,67 millones de unidades. Si se extrapola esta media a las 28 empresas restantes, la capacidad total estimada de las empresas identificadas que no cooperaron alcanzó los 98,4 millones de unidades. Si se añade esto a la capacidad de producción de las empresas que cooperaron (91,8 millones), la producción china anual es de al menos 190 millones de unidades. Los resultados se resumen en el cuadro siguiente:

Cuadro 1

| Tipo de empresa   | N.º de empresas afectadas | Capacidad de producción (en unidades) | Capacidad excedentaria (en unidades) |
|---|---------------------------|---------------------------------------|--------------------------------------|
| Todas las empresas que cooperaron   | 21                        | 91 804 845                            | 12 355 052                           |
| <i>(Entre ellas las incluidas en la muestra)</i>  | 4                         | 62 589 289                            |                                      |
| Empresas identificadas que no cooperaron con información públicamente disponible sobre la capacidad | 31                        | 51 700 000                            | 15 510 000                           |
| Empresas identificadas que no cooperaron sin información públicamente disponible sobre la capacidad | 28                        | 46 696 776                            | 14 009 033                           |
| Total   |                           | 190 201 621                           | 41 874 085                           |

- (69) Es importante señalar, sin embargo, que la lista de empresas identificadas que no cooperaron no puede considerarse exhaustiva. Como se indicó en el considerando (57), según fuentes públicas, hay unas 110 pymes productoras de ruedas orientadas a la exportación, lo que significa que hay otras que abastecen solamente el mercado nacional. Algunas de ellas son ciertamente productores a pequeña escala de poco tamaño que son difíciles de identificar. Pero aun así, está claro que los 190,2 millones de unidades son solamente la estimación más baja de la capacidad de producción anual que se encuentra actualmente en China.
- (70) Con respecto a la segunda alegación expuesta el considerando 63, la Comisión observa que, al modificar el nivel de producción medio basándose en la información presentada por la parte interesada, el comentario relativo a la fiabilidad de la fuente utilizada anteriormente por la Comisión queda invalidado. Además, es importante señalar que la Comisión adoptó un enfoque conservador al aplicar el nivel de capacidad medio constatado en 31 empresas para estimar la capacidad de producción probable de las empresas sin información públicamente disponible, en lugar de extrapolar la capacidad de producción media de las 21 empresas que cooperaron (4,3 millones) o la capacidad media de los cuatro grupos incluidos en la muestra (más de 15 millones).

<sup>(1)</sup> No es infrecuente en China que los grandes productores bien establecidos externalicen parte de sus pedidos de producción a proveedores no vinculados. Esto les permite adaptarse rápidamente al aumento (o reducción) de la demanda y contratar a proveedores no vinculados solo cuando han conseguido unas tasas de utilización de la capacidad óptimas para sus propias filiales. Se constató esta práctica en el grupo más grande de los grupos de productores incluidos en la muestra.

<sup>(2)</sup> Reglamento (UE) n.º 404/2010 de la Comisión, de 10 de mayo de 2010, por el que se establece un derecho antidumping provisional sobre las importaciones de determinadas ruedas de aluminio originarias de la República Popular China (DO L 117 de 11.5.2010, p. 64).

<sup>(3)</sup> En el expediente de libre acceso pueden encontrarse detalles del análisis y las capacidades revisadas.

- (71) Por último, el comentario de la parte interesada sobre la fiabilidad de la estimación de la utilización de la capacidad de las empresas que no cooperaron en un 70 % ya se ha abordado en los considerandos 66 y 67. Además, con respecto al Global and China Automotive Industry Report 2012/2013, que es la fuente de la tasa de utilización del 70 %, hay que señalar que, aunque la Comisión no tiene acceso al informe completo, su resumen, que contiene la información necesaria, está públicamente disponible. El informe fue publicado por una organización de investigación llamada «Research in China» <sup>(1)</sup>. La alegación de esta parte se rechazó.
- (72) Por consiguiente, siguiendo la metodología descrita en el considerando (58), la capacidad excedentaria disponible en China se estima en una 42 millones de unidades al año.
- (73) Con otro enfoque, se obtiene incluso una estimación superior de la capacidad excedentaria. Si se deduce de la producción china total estimada [190 millones <sup>(2)</sup>] del período de investigación de reconsideración, el volumen de ventas nacionales estimado en 2015 [alrededor de 57 millones de unidades <sup>(3)</sup>] y las exportaciones globales de China [estimadas en 73,5 millones de unidades <sup>(4)</sup>], en el período de investigación de reconsideración quedan aproximadamente 60 millones de unidades de capacidad excedentaria y existencias combinadas <sup>(5)</sup>.
- (74) A falta de otras observaciones, la Comisión concluyó que la capacidad excedentaria anual de China se sitúa entre 42 y 60 millones de unidades. Incluso la estimación más baja corresponde al 84 % de toda la producción de la Unión (50,5 millones de unidades durante el período de investigación de reconsideración) y representa el 60 % del consumo de la Unión (70 millones en el período de investigación de reconsideración), lo que se considera significativo.

### 3.2. Ventas chinas a terceros países y atractivo del mercado de la Unión.

- (75) China exporta cantidades significativas de aluminio a terceros países distintos de los de la Unión, en particular a los EE. UU., Japón, México, Canadá y la India <sup>(6)</sup>. Lo mismo puede decirse de los cuatro grupos que cooperaron. Sus volúmenes de exportación a estos mercados abarcan casi el 89 % de sus ventas totales de exportación a terceros países durante el período de investigación de reconsideración.
- (76) La Comisión comparó el precio medio de los cuatro grupos que cooperaron aplicado a los mercados de terceros países durante el período de investigación de reconsideración con los precios de exportación al mercado de la Unión por tipo de producto en el mismo período, deduciendo los derechos antidumping que de otro modo deberían pagarse. La comparación mostró un panorama desigual del mercado en cuestión.
- (77) La situación en el mercado de los EE. UU. (que abarca casi el 51 % de las ventas totales de exportación a terceros países de los cuatro grupos incluidos en la muestra durante el período de investigación de reconsideración) pone de manifiesto que alrededor de la mitad de los tipos de producto, que representan aproximadamente el 25 % de sus ventas a los EE. UU., eran más caros en el mercado de este país y la otra mitad en el mercado de la Unión <sup>(7)</sup>. Esto muestra que una reorientación de determinados volúmenes de exportación actualmente destinados a los EE. UU. <sup>(8)</sup> (aquellos cuyos precios son inferiores a los del mercado de la Unión) es probable en caso de que las medidas dejen de tener efecto.

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

<sup>(2)</sup> 91,8 millones de unidades de las 21 empresas que cooperaron y 98,4 millones de capacidad estimada de las 59 empresas que no cooperaron.

<sup>(3)</sup> Según el Global and China Automotive Wheel Industry Report 2012/2013, a finales de 2012 había en el mercado nacional chino 45 millones de unidades. Un estudio de McKinsey: Bigger, better, broader: a perspective on China's auto market in 2020 en <http://www.mckinseychina.com/bigger-better-broader-a-perspective-on-chinas-auto-market-in-2020/> estima que la industria del automóvil china crecerá a un ritmo anual del 8 % entre 2011 y 2020. Asumiendo un crecimiento semejante para la industria de las ruedas, el mercado nacional contará con unos 57 millones de unidades en 2015.

<sup>(4)</sup> Base de datos de exportación china con un tipo de conversión medio de 10,91 kg/rueda.

<sup>(5)</sup> El nivel de las existencias es difícil de estimar. En el caso de las ruedas AM, algunas existencias son comunes, mientras que en el de las ruedas OEM los niveles de las existencias son normalmente insignificantes. En cualquier caso, a efectos de la estimación de las capacidades disponibles para la exportación, no hay una diferencia significativa entre existencias y capacidad excedentaria.

<sup>(6)</sup> Base de datos de exportación china El volumen total de las exportaciones procedentes de China (excluida la Unión Europea) ascendió a 772 720 toneladas (alrededor de 71 millones de unidades) durante el PIR, de las cuales el 81 % (629 854 toneladas, es decir, aproximadamente 58 millones de unidades) se destinaron a los cinco destinos principales mencionados anteriormente.

<sup>(7)</sup> De los 65 tipos de producto comparables, 29 eran más caros en el mercado de la Unión, 32 en el mercado de los EE. UU. y cuatro tenían precios similares.

<sup>(8)</sup> El mercado de la Unión era más caro para 29 tipos de producto de los 65 comparables en el caso de los EE. UU. La cantidad de las ventas de estos 29 tipos de productos por parte de los cuatro grupos incluidos en la muestra representa unos 3,1 millones de unidades, es decir, alrededor del 25 % de sus ventas totales a los EE. UU. Según la base de datos de exportación china, China exportó 394 693 toneladas (más de 36 millones de unidades) de ruedas de aluminio a los EE. UU. durante el período de investigación de reconsideración. El 25 % anterior corresponde a 8,9 millones de unidades, es decir, el 12,7 % del consumo de la Unión.

- (78) En el caso de los precios de exportación de China a Canadá, la India, Japón y México (que abarcan juntos alrededor del 40 % de las exportaciones totales de los cuatro grupos chinos incluidos en la muestra durante el período de investigación de reconsideración), los precios de venta medios de los tipos de producto que representan aproximadamente el 22 % de la cantidad total exportada a estos países fueron inferiores a sus precios de venta a la Unión <sup>(1)</sup>. Esto apunta también a una posible reorientación de las exportaciones chinas a la Unión en caso de que expiren las medidas. La reorientación a partir de la India es especialmente probable porque este país estableció medidas antidumping definitivas en mayo de 2015, es decir, a mediados del período de investigación de reconsideración.
- (79) Una parte interesada alegó que el atractivo limitado del mercado de la Unión no respalda la probabilidad de que las importaciones chinas se reorienten en caso de que deroguen las medidas. La parte interesada ofreció una comparación entre los precios medios de las ventas de exportación a la Unión y los precios medios de exportación al resto del mundo de dos de los grupos incluidos en la muestra, demostrando que los precios son superiores en el resto del mundo. Además, en el caso de uno de los grupos incluidos en la muestra, esta parte presentó una comparación de precios entre los precios de exportación a la UE y al resto del mundo de 15 tipos de producto.
- (80) En respuesta a esta alegación, es importante señalar que la comparación de los niveles de precios medios no tiene en cuenta las diferencias de precio entre tipos de producto. China está exportando ciertamente ruedas más grandes a su destino más importante de exportación, los EE. UU. Además, considerar juntas las ventas del resto del mundo es un error porque se mezclan resultados de diferentes destinos de exportación. Esto es también aplicable a la comparación de tipos de producto específicos realizada con respecto a uno de los cuatro grupos de productores exportadores incluidos en la muestra.
- (81) Por otra parte, la comparación efectuada por la Comisión se basa en datos verificados de los cuatro grupos de productores exportadores incluidos en la muestra. La comparación se realiza a nivel de tipo de producto y por separado para los diferentes destinos del mercado. Por estas razones, la metodología aplicada por la Comisión que se explica en los considerandos 76 a 78 se considera más fiable y precisa. Por consiguiente, se rechaza la alegación de las partes interesadas.
- (82) A raíz de la comunicación, una parte interesada alegó que la Comisión puso de relieve injustificadamente el atractivo de la Unión en comparación con otros destinos de exportación. En particular, esta parte interesada alegó que la comparación tipo por tipo realizada por la Comisión esconde que en realidad solo aproximadamente el 25 % de las ventas de los grupos incluidos en la muestra a los EE. UU. son más baratas que las ventas a la Unión de los mismos tipos de producto. La parte interesada alegó que las ventas de exportación a los EE. UU. (o cualquier otro país en realidad) se analizarán en su conjunto, es decir, considerando juntos todos los tipos de producto. Esto se debe al hecho de que los productores chinos ofrecen una variedad de tipos de ruedas de aluminio para garantizar la fidelidad de los clientes. De acuerdo con el razonamiento de la parte interesada, esto significaría que el hecho de que un determinado tipo de rueda de aluminio se expida desde China a los EE. UU. por un precio más barato que a la Unión no significa que se reorientará, ya que los proveedores chinos deben ofrecer una «cartera completa de productos a todos sus destinos de exportación» y, por lo tanto, dicha reorientación perturbaría cadenas de suministro fiables.
- (83) Además, la parte interesada ofreció comparaciones de precios agrupando todas las ventas por destino, que mostraban importes negativos (es decir, los precios cobrados a otros mercados de terceros países eran superiores a los precios cobrados al mercado de la Unión) para todos los mercados, con excepción de Japón. Por último, la parte interesada alegó que para el análisis de los mercados canadiense, indio, japonés y mexicano, la Comisión adoptó un enfoque diferente fusionando sin explicación los volúmenes de venta de los cuatro destinos. Como consecuencia de ello, la parte interesada alegó que la comunicación de los hechos y las consideraciones sobre cuya base la Comisión tenía la intención de imponer las medidas antidumping no permitieron a las partes interesadas comprender la motivación de la Comisión con respecto a la comparación entre sus precios de exportación a la Unión y a otros terceros países, infringiendo así el artículo 20 del Reglamento de base.
- (84) En respuesta a estas alegaciones, la Comisión observa que la comparación tipo por tipo aplicada no oculta los volúmenes de las transacciones efectuadas. Además, el porcentaje de los volúmenes de ventas afectadas a los EE. UU. se comunicó a las partes y se utilizó para cuantificar el volumen probable de reorientación de las exportaciones totales chinas a los EE. UU. Por consiguiente, se rechaza la alegación de la parte interesada de que la comparación tipo por tipo oculta y/o no tiene en cuenta el efecto del volumen de las ventas. La otra alegación de la parte interesada, a saber, que es el beneficio general de todas las transacciones a un mercado de exportación

(<sup>1</sup>) El mercado de la Unión era más caro para 7 tipos de producto de los 20 comparables en el caso de Canadá, para 7 tipos de producto de 15 comparables en el caso de la India, para 40 tipos de producto de los 54 comparables en el caso de Japón y para 6 tipos de producto de los 12 comparables en el caso de México. Estas ventas de los productores exportadores chinos incluidos en la muestra representan 2,3 millones de unidades, es decir, alrededor del 22 % de sus ventas totales a estos países. Según la base de datos de exportación china, China exportó 235 161 toneladas (alrededor de 21,5 millones de unidades) de ruedas de aluminio a estos países durante el período de investigación de reconsideración. El 22,3 % anterior corresponde a 4,8 millones de unidades, es decir, el 6,8 % del consumo de la Unión.

lo que es decisivo frente a la comparación de precios por tipos de producto no está ni fundamentada ni confirmada por las conclusiones de la investigación. Durante la investigación, la Comisión constató que tanto los productores exportadores chinos como los productores de la Unión tienen como norma elaborar licitaciones y celebrar contratos por tipos de producto específicos y no por grupos de productos. Sobre la base de lo anterior, la Comisión mantiene que la comparación tipo por tipo de los precios de venta chinos a terceros mercados de exportación con respecto a las ventas chinas al mercado de la Unión es un indicador fiable del atractivo del mercado de la Unión.

- (85) Al contrario de lo que sostiene la parte interesada, la Comisión no fusionó el análisis de los cuatro destinos de exportación, a saber, Canadá, la India, Japón y México. Todos los destinos de exportación se analizaron por separado y solo se sumó el posible volumen disponible para la reorientación desde cada país <sup>(1)</sup>. Por consiguiente, se rechaza la alegación de la parte interesada.
- (86) Una parte interesada alegó que las ruedas OEM son mucho más caras que las ruedas AM y, por lo tanto, la Comisión se equivocó cuando se basó en los precios de las ruedas AM para mostrar que los productores exportadores chinos reorientaría ruedas de aluminio al mercado de la Unión.
- (87) Hay que aclarar que, al contrario de esta alegación, la Comisión no se basó solamente en las ventas de ruedas AM para comparar los precios, sino en todas las ventas notificadas, de las cuales el segmento AM representaba solo el 20 % aproximadamente. Por tanto, se rechaza esta alegación.
- (88) A falta de otras observaciones, se mantienen las conclusiones sobre el análisis de las exportaciones a terceros países de los cuatro grupos incluidos en la muestra, tal como se explica en los considerandos 75 a 78. Como consecuencia de ello, se confirma la probable reorientación de parte de las exportaciones chinas destinadas actualmente a los EE. UU., Canadá, México, Japón y la India hacia el mercado de la Unión (estimada en 13,7 millones de unidades) <sup>(2)</sup>.

### 3.3. Ventas en el mercado interno de China y atractivo del mercado de la Unión

- (89) Dada la cantidad significativa de ventas nacionales, se analizó también la situación del mercado interno chino. La información disponible indica que el mercado chino del automóvil ha estado creciendo y se prevé que crezca hasta 2020 a una tasa media anual del 8 % <sup>(3)</sup>. Teniendo en cuenta la estrecha vinculación entre los mercados del automóvil y de las ruedas de automóvil puede suponerse que la tasa de crecimiento de este último será la misma. Este crecimiento aumenta la capacidad de absorción del mercado nacional chino. Sin embargo, no es probable que este incremento absorba la capacidad excedentaria disponible. En los últimos años, China ha invertido mucho en la producción de ruedas. La capacidad global de solo los cuatro grupos incluidos en la muestra ha aumentado en unos 16 millones de unidades durante el período considerado, lo que está en consonancia con el aumento de la demanda.
- (90) El nivel de precios medio de los cuatro grupos incluidos en la muestra en el mercado interno chino (alrededor de 35 EUR) es considerablemente inferior al precio de venta medio a la Unión (46,2 EUR). Aunque la diferencia de precio puede explicarse en parte por los diferentes tipos de producto y requisitos, esta gran diferencia de precios implica que el mercado de la Unión sería aún más atractivo con respecto al mercado interno chino si se derogaran las medidas. También es importante señalar que los principales exportadores ya han establecido relaciones de negocios en la Unión, lo que significa que las cantidades exportadas pueden aumentar rápidamente en caso de que cambien los niveles actuales del derecho.
- (91) La conclusión del análisis de las ventas y condiciones de mercado nacionales en China es, por lo tanto, en primer lugar que el mercado nacional no puede absorber la capacidad excedentaria y, en segundo lugar, que debido a las diferencias de precio es probable que las ventas nacionales se reorienten hacia la Unión.

<sup>(1)</sup> Las cifras separadas específicas de cada país son las siguientes: el mercado de la Unión era más caro para 7 tipos de producto de los 20 comparables en el caso de Canadá, para 7 tipos de producto de los 15 comparables en el caso de la India, para 40 tipos de producto de los 54 comparables en el caso de Japón y para 6 tipos de producto de los 12 comparables en el caso de México. Los volúmenes de estos tipos de producto representan 1 263 052 ruedas en el caso de Japón y 721 220 ruedas en el de la India y 107 740 y 224 364 en los de México y Canadá respectivamente. El total de estos cuatro países es de 2 316 376. La cantidad total de ventas de los cuatro grupos incluidos en la muestra a estos cuatro destinos asciende a 10 384 797 unidades cuya probable reorientación (2,3 millones) representa el 22,3 %. Cuando se estimó la reorientación probable desde China, ese 22,3 % se aplicó a las exportaciones totales chinas a esos cuatro destinos declaradas en la base de datos de exportación china, es decir, 2 350 161 toneladas (alrededor de 21,5 millones de unidades), lo que da una reorientación probable de 4,8 millones de unidades.

<sup>(2)</sup> 8,9 millones desde los EE. UU. y 4,8 millones desde los otros cuatro destinos.

<sup>(3)</sup> McKinsey: Bigger, better, broader: a perspective on China's auto market in 2020 en <http://www.mckinseychina.com/bigger-better-broader-a-perspective-on-chinas-auto-market-in-2020/> estima que la industria del automóvil china crecerá a un ritmo anual del 8 % entre 2011 y 2020.

- (92) Sobre la base de lo anterior, la Comisión llegó a la conclusión de que, en caso de que las medidas dejaran de tener efecto, existe un riesgo real de reorientación de volúmenes de exportación y ventas nacionales significativos hacia la Unión a precios de dumping.
- (93) A raíz de la comunicación, una parte interesada alegó que, dado que la capacidad de producción y las tasas de utilización estimadas son erróneas, la conclusión de que no es probable que el aumento estimado de la demanda interna china de ruedas de aluminio absorba la capacidad excedentaria disponible es equivocada. La parte interesada puso también en cuestión la fiabilidad de la comparación de los precios medios, ya que la propia Comisión constató que una comparación de los precios medios no tiene en cuenta las diferencias de precio entre tipos de producto.
- (94) Las observaciones relativas a la capacidad de producción y las tasas de utilización de la capacidad se abordaron en las secciones 3.1 y 3.2. Las cifras, tal como se confirmaron después del análisis de las observaciones, no cambiaron tanto como para modificar la conclusión del considerando 89.
- (95) El hecho de que la comparación de los precios sea menos fiable que la comparación a nivel de tipo de producto no modifica la conclusión de que la diferencia entre los niveles de precio sigue siendo significativa. Esto, junto con el tamaño significativo del mercado nacional, indica de hecho que es probable que algunas ventas se reorienten hacia el mercado de la Unión en caso de que las medidas dejen de tener efecto, aunque, sobre la base de la información disponible, esas ventas no pueden cuantificarse de manera precisa. Como consecuencia de ello, las observaciones presentadas no contradicen las conclusiones alcanzadas, que se confirman por tanto.

#### **4. Conclusión sobre el dumping la probabilidad de continuación del dumping**

- (96) Se concluyó que los cuatro productores exportadores incluidos en la muestra practicaron el dumping durante el período de investigación de reconsideración. Además, dada la capacidad excedentaria significativa constatada en China, así como el atractivo del mercado de la Unión con respecto a algunos terceros mercados y el mercado nacional, se considera probable que los productores exportadores chinos entren o vuelvan a entrar en el mercado de la Unión con cantidades significativas de ruedas de aluminio a precios de dumping en caso de que las medidas dejen de tener efecto.

### **D. DEFINICIÓN DE LA INDUSTRIA DE LA UNIÓN**

- (97) La industria de la Unión no ha sufrido grandes cambios estructurales desde la investigación original. Durante el período de investigación de reconsideración, el producto similar fue fabricado por alrededor de 50 productores conocidos de la Unión. Estos productores constituyen la «industria de la Unión» a tenor del artículo 4, apartado 1, del Reglamento de base.
- (98) La producción total de la Unión durante el período de investigación de reconsideración se estimó en 50,5 millones de unidades. Las empresas que apoyaron la solicitud de reconsideración representaron más del 85 % de la producción total de la Unión en el PIR. Como se indicó en el considerando 17, los productores de la Unión incluidos en la muestra representaban más del 30 % de la producción total de la Unión del producto similar.

### **E. SITUACIÓN EN EL MERCADO DE LA UNIÓN**

#### **1. Observaciones preliminares**

- (99) La producción total de la Unión se ha determinado sobre la base de toda la información disponible, incluida la información presentada en la solicitud de reconsideración, los datos recogidos de todos los productores de la Unión conocidos antes y después del inicio de la investigación y la información obtenida de los productores incluidos en la muestra. Esta información también permitió confirmar la existencia y el nivel de producción de los productores que no cooperaron en la investigación.
- (100) Como en la investigación original y tal como se indicó en el considerando (28), el producto se vendió a través de dos canales de distribución, a saber, el segmento OEM y el segmento AM.
- (101) Algunas partes interesadas reiteraron la alegación formulada en la investigación original de que el análisis del perjuicio debería distinguir entre ruedas de aluminio para el segmento OEM, por una parte, y ruedas de aluminio para el segmento AM, por otra. Esta alegación se basaba en el hecho de que en el momento de la investigación original, las importaciones procedentes de China estaban destinadas principalmente al segmento AM, mientras que la industria de la UE pertenecía predominantemente al segmento OEM.

- (102) La investigación estableció, como se explica en los considerandos 113 y 114, que los productores exportadores chinos parecen haber cambiado del segmento AM al segmento OEM desde la investigación original. Por consiguiente, ya no era necesario un análisis separado por segmento del impacto de las importaciones procedentes de China en la situación de la industria de la Unión.
- (103) Sin embargo, de conformidad con la investigación original y para tener la imagen más exhaustiva posible de la situación de la industria de la Unión durante el PIR, también se analizaron por separado algunos indicadores de perjuicio basándose en la información disponible; los diferentes segmentos también se tomaron en consideración en el análisis de la probabilidad de reparación del perjuicio.
- (104) Con respecto a la alegación mencionada en el considerando 101, una parte interesada añadió que debería establecerse una distinción entre los segmentos sobre la base del tipo de clientes, afirmando que los clientes del segmento OEM compran un tipo de producto diferente, es decir, las denominadas «ruedas con marca de automóvil» que los del segmento AM, en el que los clientes compran las denominadas «ruedas con marca de rueda». Según esta parte, el hecho de que las ruedas se utilicen para ser montadas en vehículos nuevos (OEM) o vendidas por separado para sustituir ruedas originales (AM) es de menor importancia.
- (105) La solicitud de esta parte se basaba en el supuesto impreciso de que la Comisión clasificara las «ruedas con marca de vehículo» vendidas a través de los canales de distribución de los fabricantes de vehículos o sus concesionarios autorizados como ventas del segmento AM. Sin embargo, la Comisión consideró todas las «ruedas con marca de automóvil», independientemente de que se utilizaran para ser montadas en vehículos nuevos o se vendieran por separado al segmento OEM, lo que estaba en consonancia con la alegación de esta parte.

## 2. Consumo de la Unión

- (106) Durante el período considerado, el consumo en la Unión evolucionó del siguiente modo:

Cuadro 2

### Consumo de la Unión

|                                      | 2012   | 2013   | 2014   | PIR    |
|--------------------------------------|--------|--------|--------|--------|
| Consumo total (en miles de unidades) | 59 361 | 60 528 | 66 457 | 70 047 |
| Índice (2012 = 100)                  | 100    | 102    | 112    | 118    |

Fuente: Solicitud de reconsideración, Eurostat, respuestas verificadas al cuestionario.

- (107) El consumo de la Unión se ha determinado añadiendo las importaciones procedentes de China y otros terceros países basadas en Eurostat a las ventas de los productores de la Unión en el mercado de la Unión. Las ventas de la industria de la Unión en el mercado de la Unión se obtuvieron a partir de la investigación de reconsideración y se ajustaron basándose en los datos facilitados en las respuestas de los productores de la Unión incluidos en la muestra para el PIR.
- (108) El consumo de la Unión creció continuamente durante el período considerado y en general un 18 %, es decir, de 59,3 millones de unidades en 2012 a 70,0 millones en el PIR. Este aumento del consumo refleja el incremento de la producción de automóviles en la Unión y la mayor tasa de penetración de las ruedas de aluminio en los vehículos nuevos. La tendencia al alza del consumo constituye un cambio importante frente a la tendencia observada en la investigación original, cuando el consumo disminuyó un 16 % entre 2006 y el período de investigación («PI») de la investigación original, es decir, de 58,6 millones de unidades a 49,5 millones de unidades.

- (109) El consumo de la Unión se analizó también con una división entre los segmentos OEM y AM. Los volúmenes y las cuotas de mercado se estimaron sobre la base de la información facilitada por los productores exportadores incluidos en la muestra, los productores del país análogo que cooperaron, los productores de la Unión incluidos en la muestra y la solicitud. El cuadro siguiente muestra la evolución del consumo por segmento en el PIR en comparación con el PI de la investigación original

Cuadro 3

**Consumo por segmento AM y segmento OEM**

| Unidades (en millares)               | PI de la investigación original | PIR    |
|--------------------------------------|---------------------------------|--------|
| Consumo de OEM                       | 34 915                          | 65 168 |
| Índice (PI = 100)                    | 100                             | 188    |
| Cuota de OEM en el consumo total (%) | 71                              | 93     |
| Consumo de AM                        | 14 592                          | 4 879  |
| Índice (PI = 100)                    | 100                             | 33     |
| Cuota de AM en el consumo total (%)  | 29                              | 7      |
| Consumo total                        | 49 508                          | 70 047 |
| Índice (PI = 100)                    | 100                             | 141    |

Fuente: Solicitud, Eurostat, respuestas verificadas al cuestionario, Reglamento de Ejecución (UE) n.º 964/2010.

- (110) Desde el PI de la investigación original, el consumo del segmento OEM aumentó un 88 %, es decir, de alrededor de 35 millones de unidades a aproximadamente 65 millones de unidades, mientras que el consumo del segmento AM disminuyó casi un 70 %, de alrededor de 15 millones de unidades a aproximadamente 5 millones de unidades en el PIR. Esto muestra que el incremento global del consumo desde el PI de la investigación original se ha debido completamente al aumento del consumo en el segmento OEM, mientras que el consumo del segmento AM disminuyó significativamente desde el PI de la investigación original. Por lo tanto, aunque el segmento OEM ya era predominante durante el PI de la investigación original, siguió cobrando importancia y representó el 93 % del consumo total durante el PIR, mientras que el segmento AM representó el 7 % del consumo total en comparación con el 29 % en el PI de la investigación original
- (111) Hay que señalar que el segmento OEM es generalmente más competitivo, ya que las ventas se realizan en un mercado más grande con más actores y un mayor número de suministradores que compiten entre ellos. La presencia en este segmento es también de carácter más duradero. La investigación ha puesto de manifiesto que los operadores que han podido mudarse al segmento OEM tienden a permanecer en él y no cambian fácilmente al segmento AM. Esto se debe a los requisitos precisos y estrictos de los clientes en el segmento OEM, no solo en cuanto a la calidad y el diseño de las ruedas de aluminio, sino también a la calidad de los procesos y cualificaciones para poder operar como suministradores fiables. Los productos se compran por lo general solo después de una fase de ensayo y verificación del proceso y después la relación contractual entre el comprador y el vendedor puede durar varios años. Al mismo tiempo, hay que señalar que normalmente cada usuario de OEM tiene varios suministradores que ha aprobado y puede, por tanto, cambiar entre ellos con relativa facilidad si uno de ellos ofrece precios más competitivos.



### 3. Volumen, precios y cuota de mercado de las importaciones procedentes de China

#### 3.1. Volumen y cuota de mercado de las importaciones procedentes de China

Cuadro 4

#### Volumen y cuota de mercado de las importaciones procedentes de China

|  | 2012  | 2013  | 2014  | PIR   |
|--|-------|-------|-------|-------|
| Volumen de importaciones (en millares) | 3 371 | 2 436 | 2 439 | 2 237 |
| Índice (2012 = 100)                    | 100   | 72    | 72    | 66    |
| Cuota de mercado (%)                   | 5,7   | 4,1   | 3,7   | 3,2   |

Fuente: Eurostat.

- (112) Durante el período considerado, los volúmenes de importación desde China disminuyeron, de 3,3 millones de unidades en 2012 a 2,2 millones de unidades en el PIR, esto es, un 34 %, con una disminución correspondiente de la cuota de mercado del 5,7 % al 3,2 %, es decir, una reducción de 2,5 puntos porcentuales durante el período considerado. Aunque los volúmenes de importación desde China y la cuota de mercado china disminuyeron, los productores exportadores chinos consiguieron mantener una cuota de mercado no desdeñable a pesar de las medidas en vigor. La Comisión observa que parte de las importaciones procedentes de China (entre el 21 % y el 28 % durante el período considerado) se aprovecharon del régimen de perfeccionamiento activo y no estuvieron sujetas a derechos antidumping.
- (113) Además la evolución del volumen de importación y la cuota de mercado de China se estimó con una división entre el segmento OEM y el segmento AM con respecto al PIR en comparación con el PI de la investigación original, como muestra el cuadro siguiente:

Cuadro 5

#### Importaciones procedentes de China y cuota de mercado por segmento OEM y segmento AM

|  | PI de la investigación original | PIR   |
|--|---------------------------------|-------|
| <b>Segmento OEM</b>  |                                 |       |
| Importaciones totales procedentes de China OEM (en millares de unidades) | 1 183                           | 1 606 |
| Índice (PI = 100)  | 100                             | 136   |
| Porcentaje de las importaciones totales (%)                              | 19                              | 72    |
| Cuota de mercado en consumo de OEM (%)                                   | 3,4                             | 2,5   |
| Cuota de mercado en consumo total (%)                                    | 2,3                             | 2,3   |
| <b>Segmento AM</b>   |                                 |       |
| Importaciones totales procedentes de China AM (en millares de unidades)  | 4 954                           | 631   |
| Índice (PI = 100)  | 100                             | 13    |
| Porcentaje de las importaciones totales (%)                              | 81                              | 28    |
| Cuota de mercado en consumo de AM (%)                                    | 33,9                            | 12,9  |
| Cuota de mercado en consumo total (%)                                    | 10,0                            | 0,9   |

Fuente: Solicitud, Eurostat, respuestas verificadas al cuestionario, Reglamento de Ejecución (UE) n.º 964/2010.

- (114) La evolución del volumen de las importaciones procedentes de China divididas por segmento siguieron la tendencia general del aumento significativo del consumo en el segmento, como se muestra en los considerandos 109 a 111) A pesar de la disminución general de las importaciones de ruedas de aluminio procedentes de China (véase el cuadro 3), los productores exportadores chinos han aumentado sus volúmenes de importación en el segmento OEM. En concreto, el volumen de las importaciones en el segmento OEM aumentó de 1,183 millones de unidades en el PI de la investigación original a 1,606 millones de unidades en el PIR, es decir, los productores exportadores chinos consiguieron aumentar sus importaciones en 0,4 millones de unidades, lo que representa un incremento del 63 % con respecto al PI de la investigación original.
- (115) En conjunto, las importaciones procedentes de China destinadas al segmento OEM constituyeron el 72 % de todas las importaciones durante el PIR, mientras que durante el PI de la investigación original la situación se invirtió y las importaciones desde China en el segmento OEM representaron solamente el 19 % de las importaciones totales en la Unión.
- (116) A pesar del incremento del volumen de ventas en el segmento OEM, la cuota de mercado de este segmento disminuyó 0,9 puntos porcentuales debido al mayor aumento del consumo en este segmento. La cuota de mercado de las importaciones procedentes de China en el consumo total permaneció estable debido también al mayor aumento del consumo en general.
- (117) De lo anterior se deduce que el aumento general del volumen de las importaciones procedente de China se debe exclusivamente a la disminución de las importaciones destinadas al segmento AM. De hecho, en este segmento, las importaciones procedentes de China disminuyeron significativamente, es decir, casi en un 90 %, lo que se tradujo en una disminución de la cuota de mercado del consumo de AM del 34 % en el PI de la investigación original al 13 % en el PIR de la reconsideración actual. En conjunto, la cuota de las importaciones destinadas al segmento AM en el consumo total disminuyó desde el 10,0 % del PI de la investigación original al 0,9 % del PIR de la reconsideración actual.
- (118) Este cambio de los productores exportadores chinos del segmento AM al segmento OEM ya empezó durante los dos últimos años de la investigación original [es decir en 2008 y el PI, véase el considerando 89 del Reglamento de Ejecución (UE) n.º 964/2010]. A pesar de la disminución de las cuotas de mercado, los productores exportadores chinos han mantenido su volumen de ventas y base de clientes en el segmento OEM desde la investigación original.

### 3.2. Precio de las importaciones y subcotización de precios

Cuadro 6

#### Precio medio de las importaciones procedentes de China

|                           | 2012  | 2013  | 2014  | PIR   |
|---------------------------|-------|-------|-------|-------|
| Precio medio (EUR/unidad) | 40,68 | 36,16 | 39,74 | 46,24 |
| Índice (2012 = 100)       | 100   | 89    | 98    | 114   |

Fuente: Eurostat.

- (119) Los precios medios de las importaciones procedentes de China disminuyeron en primer lugar de 40,68 EUR/unidad en 2012 a 36,16 EUR/unidad en 2013, pero volvieron a subir a 39,74 EUR/unidad en 2014. Siguieron aumentando en el PIR, alcanzando un nivel de 46,24 EUR/unidad. En conjunto, el incremento entre 2012 y el PIR fue del 14 %. Este aumento general de los precios está en consonancia con la evolución de los precios a nivel mundial y una tendencia general hacia ruedas más grandes y sofisticadas.
- (120) Se realizó una comparación de los precios de venta en el mercado de la Unión entre los precios de la industria de la Unión incluida en la muestra y los precios de las importaciones procedentes del país afectado realizadas por los productores exportadores incluidos en la muestra. Los precios de venta pertinentes de la industria de la Unión incluida en la muestra eran los aplicados a los clientes independientes, ajustados, cuando procedía, a precio de fábrica, es decir, excluidos los fletes en la Unión y una vez deducidos descuentos y reducciones.
- (121) Estos precios se compararon con los precios aplicados por los productores exportadores chinos incluidos en la muestra netos sin descuentos y ajustados, cuando procedía, al precio cif en la frontera de la Unión, con un ajuste apropiado para tener en cuenta los costes posteriores a la importación.

- (122) Al añadir los derechos de aduana y antidumping a los precios cif de las importaciones, se constató que los precios de los productores exportadores incluidos en la muestra eran por término medio superiores a los precios de venta de la industria de la Unión en el mercado de la Unión. El mismo resultado era aplicable a las importaciones de los productores exportadores no incluidos en la muestra,
- (123) Cuando se consideran los precios de importación de los productores exportadores chinos sin derechos antidumping, dichos precios están subcotizados en un 8,0 % por término medio con respecto a los precios de venta de la industria de la Unión. El resultado es todavía más acusado cuando se analizan los segmentos OEM y AM por separado, en los que los márgenes de subcotización constatados con respecto a los productores exportadores incluidos en la muestra fueron del 8,7 % en el segmento OEM y del 12,4 % en el segmento AM. Con respecto a los productores exportadores no incluidos en la muestra, sobre la base de los datos de Eurostat, el resultado sería un margen de subcotización del 7,5 % por término medio; esta comparación se realiza partir de la media porque Eurostat no distingue entre tipos de producto.
- (124) Por último, se efectuó una comparación de precios en relación con las importaciones procedentes de China realizadas con arreglo al régimen de perfeccionamiento activo, que representaron el 20,6 % de todas las importaciones procedentes de China durante el PIR. Esta comparación de precios se realizó entre los precios medios de las importaciones desde China con arreglo al régimen de perfeccionamiento activo (sobre la base de los datos de Eurostat, ya que los productores exportadores incluidos en la muestra no comunicaron ninguna venta a la Unión con arreglo a dicho régimen) y los precios medios de venta de los productores de la Unión incluidos en la muestra durante el PIR. El resultado fue un margen de subcotización medio del 7,6 %. Esta comparación se realizó a partir de la media porque los datos de Eurostat no distinguen entre tipos de producto, como se indicó en el considerando 123. Además, el volumen total de importación con arreglo al régimen de perfeccionamiento activo fue muy escaso y solo representó el 0,6 del consumo total de la Unión en el PIR.
- (125) Una parte interesada alegó que los precios de las ruedas de aluminio vendidas al segmento AM eran por lo general significativamente más bajos que los aplicados a las ruedas de aluminio vendidas al segmento OEM. Además, esta parte sostuvo que una comparación de precios adecuada en el segmento OEM solo puede llevarse a cabo al «nivel de licitación», con respecto al cual no hay por lo general subcotización, incluso después de deducir los derechos antidumping.
- (126) Una selección de datos de licitaciones individuales no puede sustituir el análisis llevado a cabo por la Comisión a partir de los datos completos, es decir, la lista de las ventas de transacción y las comparaciones de precios por tipo. Dicha comparación refleja la cantidad más amplia posible de datos de las transacciones reales que han tenido lugar. Como se explicó en el considerando 123, el análisis sobre la base de los datos completos de los productores exportadores incluidos en la muestra y los productores de la Unión puso de manifiesto una subcotización del 8,7 % en el segmento OEM y del 12,4 % en el segmento AM, lo que confirma la subcotización en ambos segmentos cuando se consideran los precios sin derechos antidumping. Por consiguiente, se rechaza este argumento.
- (127) Después de la comunicación, la misma parte solicitó también a la Comisión que aclarara cómo garantizaba que los precios de las ventas nacionales chinas, las exportaciones a la Unión y las exportaciones a terceros países eran comparables. Esta metodología se explica en los considerandos 123 y 126.

#### 4. Importaciones procedentes de otros terceros países

Cuadro 7

##### Importaciones procedentes de otros terceros países

|                           | 2012  | 2013  | 2014  | PIR   |
|---------------------------|-------|-------|-------|-------|
| Turquía                   | 6 189 | 6 879 | 8 316 | 9 218 |
| Índice (2012 = 100)       | 100   | 111   | 134   | 149   |
| Cuota de mercado (%)      | 10,4  | 11,4  | 12,5  | 13,2  |
| Precio medio (EUR/unidad) | 45,57 | 45,32 | 43,89 | 48,50 |
| Índice (2012 = 100)       | 100   | 99    | 96    | 106   |

|  | 2012   | 2013   | 2014   | PIR    |
|--|--------|--------|--------|--------|
| Otros terceros países (excluida Turquía) | 7 104  | 6 778  | 8 177  | 8 696  |
| Índice (2012 = 100)                      | 100    | 95     | 115    | 122    |
| Cuota de mercado (%)                     | 12,0   | 11,2   | 12,3   | 12,4   |
| Precio medio (EUR/unidad)                | 51,27  | 51,23  | 52,66  | 58,88  |
| Índice (2012 = 100)                      | 100    | 100    | 103    | 115    |
| Total de otros terceros países           | 13 294 | 13 657 | 16 493 | 17 914 |
| Índice (2012 = 100)                      | 100    | 103    | 124    | 135    |
| Cuota de mercado (%)                     | 22,4   | 22,6   | 24,8   | 25,6   |
| Precio medio (EUR/unidad)                | 48,62  | 48,25  | 48,24  | 53,54  |
| Índice (2012 = 100)                      | 100    | 99     | 99     | 110    |

Fuente: Eurostat.

- (128) Durante el período considerado, las importaciones procedentes de otros terceros países en la Unión aumentaron continuamente, pasando de unos 13,2 millones de unidades en 2012 a unos 17,9 millones de unidades en el PIR, es decir, un 35 %. Dado que el consumo de la Unión solo creció un 18 % durante el mismo período (véase el considerando 107, cuadro 1), la cuota de mercado correspondiente de los otros terceros países aumentó en menor medida, es decir, del 22,4 % en 2012 al 25,6 % en el PIR o 3,2 puntos porcentuales.
- (129) Por término medio los precios de las importaciones procedentes de terceros países distintos de China fueron superiores a los precios de las importaciones procedentes de China y aumentaron un 10 % durante el período considerado.
- (130) Turquía es el país con más importaciones en la Unión, después de China. El volumen de las importaciones procedentes de Turquía aumentó, pasando de unos 6,1 millones de unidades en 2012 a unos 9,2 millones de unidades en el PIR, es decir, un 49 %. Este incremento se tradujo en un incremento de su cuota de mercado, que pasó del 10,4 % en 2012 al 13,2 % en el PIR, es decir, un aumento de 2,8 puntos porcentuales. Los precios medios de las importaciones procedentes de Turquía fueron superiores a los precios medios de las importaciones procedentes de China durante todo el período considerado. Pasaron de 45,57 EUR/unidad en 2012 a 48,50 EUR/unidad en el PIR, lo que supone un incremento del 6 %.
- (131) La cuota mercado de las importaciones procedentes de terceros países, excluida Turquía, aumentó poco, del 12,0 % en 2012 al 12,4 % en el PIR. Los precios de las importaciones procedentes de terceros países fueron superiores a los precios de las importaciones procedentes de China durante todo el período considerado.

## 5. Situación económica de la industria de la Unión

### 5.1. Consideraciones generales

- (132) De conformidad con el artículo 3, apartado 5, del Reglamento de base, la Comisión examinó todos los factores e índices económicos que influyen en la situación de la industria de la Unión.
- (133) Tal como se indicó en el considerando 17, se utilizó el muestreo para determinar el posible perjuicio sufrido por la industria de la Unión.

- (134) Para la determinación del perjuicio, la Comisión distinguió entre indicadores de perjuicio macroeconómicos y microeconómicos. La Comisión evaluó indicadores macroeconómicos relativos al conjunto de la industria de la Unión a partir de la información presentada por el solicitante en la solicitud de reconsideración y los datos de los productores de la Unión incluidos en la muestra, que se ajustaron sobre la base de los datos facilitados en las respuestas de los productores de la Unión incluidos en la muestra para el PIR. La Comisión evaluó los indicadores microeconómicos relativos únicamente a las empresas incluidas en la muestra sobre la base de los datos contenidos en las respuestas al cuestionario de los productores de la Unión incluidos en la muestra. Se consideró que estos dos grupos de datos eran representativos de la situación económica de la industria de la Unión.
- (135) Los indicadores macroeconómicos son los siguientes: producción, capacidad de producción, utilización de la capacidad, volumen de ventas, cuota de mercado, crecimiento, empleo, productividad y magnitud del margen de dumping.
- (136) Los indicadores microeconómicos son los siguientes: precios medios por unidad, coste unitario, costes laborales, existencias, rentabilidad, flujo de caja, inversiones, rendimiento de las inversiones y capacidad de reunir capital.

## 5.2. Indicadores macroeconómicos

### 5.2.1. Producción, capacidad de producción y utilización de la capacidad

Cuadro 8

#### Producción, capacidad de producción y utilización de la capacidad

|   | 2012   | 2013   | 2014   | PIR    |
|---|--------|--------|--------|--------|
| Volumen de producción (en millares de unidades)   | 44 124 | 45 516 | 49 638 | 50 571 |
| Índice (2012 = 100)                               | 100    | 103    | 112    | 115    |
| Capacidad de producción (en millares de unidades) | 49 808 | 51 644 | 53 510 | 55 178 |
| Índice (2012 = 100)                               | 100    | 104    | 107    | 111    |
| Utilización de la capacidad (%)                   | 89     | 88     | 93     | 92     |
| Índice (2012 = 100)                               | 100    | 99     | 105    | 103    |

Fuente: Solicitud de reconsideración, Eurostat, respuestas verificadas al cuestionario.

- (137) Durante el período considerado, la producción, la capacidad de producción y la utilización de la capacidad totales de la Unión evolucionaron de este modo:
- (138) La producción creció durante el período considerado. En conjunto, el volumen de producción aumentó de 44,1 millones de unidades en 2012 a 50,5 millones de unidades en el PIR, es decir, un 15 % durante el período considerado. Este aumento refleja el incremento de la producción de automóviles en la Unión y el mayor uso de ruedas de aluminio en automóviles nuevos.
- (139) La capacidad de producción aumentó de 49,8 millones de unidades en 2012 a 55,1 millones de unidades en el PIR, es decir, un 11 % durante el período considerado.
- (140) Como consecuencia del incremento ligeramente superior del volumen de producción en comparación con la capacidad de producción, la utilización de la capacidad creció desde el 89 % en 2012 al 92 % en el PIR, es decir, tres puntos porcentuales durante el período considerado.

## 5.2.2. Volumen de ventas y cuota de mercado

- (141) Durante el período considerado, el volumen de ventas y la cuota de mercado de la industria de la Unión evolucionaron del modo siguiente:

Cuadro 9

**Volumen de ventas y cuota de mercado**

|   | 2012   | 2013   | 2014   | PIR    |
|---|--------|--------|--------|--------|
| Volumen de ventas (en millares de unidades) | 42 697 | 44 435 | 47 525 | 49 895 |
| Índice (2012 = 100)                         | 100    | 104    | 111    | 117    |
| Cuota de mercado (%)                        | 71,9   | 73,4   | 71,5   | 71,2   |

Fuente: Solicitud de reconsideración, Eurostat, respuestas verificadas al cuestionario.

- (142) El volumen de ventas aumentó en el período considerado de 42,6 millones de unidades en 2012 a alrededor de 49,8 millones de unidades en el PIR, es decir, un 17 %, ligeramente por debajo del 18 % de incremento del consumo descrito en el considerando 107. Por lo tanto, el aumento del volumen de ventas, habida cuenta también del aumento paralelo de las importaciones procedentes de otros países descrito en el considerando 128, dio lugar a una ligera disminución de la cuota de mercado de la industria de la Unión, que pasó del 71,9 % en 2012 al 71,2 % en el período de investigación de reconsideración, es decir, una reducción de 0,7 puntos porcentuales durante el período considerado.
- (143) Además la evolución de los volúmenes de ventas y la cuota de mercado se estimaron con una división entre los segmentos OEM y AM con respecto al PIR en comparación con el PI de la investigación original, como muestra el cuadro siguiente:

Cuadro 10

**Volúmenes de ventas y cuotas de mercado por segmento OEM y segmento AM**

| Unidades (en millares)   | PI de la investigación original | PIR    |
|--|---------------------------------|--------|
| <b>Segmento OEM</b>  |                                 |        |
| Volumen de ventas de OEM   | 28 719                          | 46 627 |
| Índice   | 100                             | 162    |
| Cuota de mercado de OEM (cuota de los productores de la UE con respecto al consumo total de OEM) (%) | 82,3                            | 71,6   |
| Cuota de mercado de OEM en consumo total (%)   | 58,0                            | 66,6   |
| <b>Segmento AM</b>   |                                 |        |
| Volumen de ventas de AM  | 7 075                           | 3 268  |
| Índice   | 100                             | 46     |
| Cuota de mercado de AM (cuota de los productores de la UE con respecto al consumo total de AM) (%)   | 48,5                            | 67,0   |
| Cuota de mercado de AM en consumo total (%)  | 14,3                            | 4,7    |

Fuente: Solicitud, Eurostat, respuestas verificadas al cuestionario, Reglamento de Ejecución (UE) n.º 964/2010.

- (144) El volumen de ventas al segmento OEM aumentó un 62 % en el PIR en comparación con el PI de la investigación original, mientras que las ventas al segmento AM se redujeron más de la mitad con respecto al PI de la investigación original. La cuota de mercado de los productores de la Unión había disminuido en el segmento OEM 10,9 puntos porcentuales, desde el 82,3 % al 71,6 %, debido al mayor aumento del consumo en este segmento. En el segmento AM, la cuota de mercado había aumentado del 48,5 % al 67,0 % debido a la contracción del mercado en este segmento. En conjunto, en el segmento AM, la cuota de mercado de la industria de la Unión en consumo total cayó del 14,3 % durante el PI de la investigación original al 4,7 % durante el PIR de la reconsideración actual, mientras que en el segmento OEM, la cuota de mercado de la industria de la Unión en consumo total aumentó del 58,0 % al 66,6 % durante el mismo período. La evolución en los dos segmentos corresponde a la tendencia general del mercado de la Unión, que refleja el incremento de la producción de automóviles en la Unión y el aumento de la tasa de penetración de las ruedas de aluminio en los automóviles nuevos, como se indica en el considerando 108.

### 5.2.3. Crecimiento

- (145) Si bien el consumo de la Unión aumentó un 18 % durante el período considerado, el volumen de ventas de la industria de la Unión aumentó algo menos, en un 17 %, lo que se tradujo en una ligera pérdida de cuota de mercado de 0,7 puntos porcentuales.

### 5.2.4. Empleo y productividad

- (146) En el período considerado, el empleo y la productividad evolucionaron de la manera siguiente:

Cuadro 11

#### Empleo y productividad

|   | 2012   | 2013   | 2014   | PIR    |
|---|--------|--------|--------|--------|
| Número de empleados                               | 12 227 | 12 673 | 13 689 | 14 265 |
| Índice (2012 = 100)                               | 100    | 104    | 112    | 117    |
| Productividad (en millares de unidades/empleador) | 3 609  | 3 592  | 3 626  | 3 545  |
| Índice (2012 = 100)                               | 100    | 100    | 100    | 98     |

Fuente: Solicitud de reconsideración.

- (147) El empleo de la industria de la Unión aumentó en general un 17 % durante el período considerado. Esto está en consonancia con el incremento del volumen de producción en un 15 % durante el período considerado.
- (148) Durante el período considerado, la productividad, medida en número de unidades por empleado permaneció estable, con solo una ligera disminución del 2 % en el PIR.

### 5.2.5. Magnitud del margen de dumping y recuperación de prácticas de dumping anteriores

- (149) Durante el período de investigación de reconsideración, los márgenes de dumping constatados con respecto a los grupos de empresas incluidas en la muestra eran todavía sustanciales y oscilaban entre el 8,9 % y el 25,9 % (véase el considerando 52). Sin embargo, los volúmenes de las importaciones procedentes de China disminuyeron un 44 %, lo que se tradujo también en una reducción de la cuota de mercado china, que alcanzó el 3,2 % en el PIR. Como se indicó en el considerando 122, los precios de las importaciones procedentes de China no estaban subcotizados con respecto a los precios de venta de la industria de la Unión en el mercado de la Unión durante el PIR y la presión de los precios de las importaciones procedentes de China era, por lo tanto, limitada. Las medidas antidumping en vigor estaban teniendo pues un efecto positivo en la situación de la industria de la Unión.

## 5.3. Indicadores microeconómicos

## 5.3.1. Precios y factores que inciden en los precios

- (150) En el período considerado los precios medios de venta de la industria de la Unión a clientes no vinculados en la Unión evolucionaron de la siguiente manera:

Cuadro 12

**Precios medios de venta y costes unitarios**

|   | 2012  | 2013  | 2014  | PIR   |
|---|-------|-------|-------|-------|
| Precio de venta unitario medio en la Unión (EUR/unidad) | 46,24 | 46,40 | 47,16 | 51,91 |
| Índice (2012 = 100)                                     | 100   | 100   | 102   | 112   |
| Coste de producción unitario (EUR/unidad)               | 43,10 | 43,13 | 42,82 | 46,76 |
| Índice (2012 = 100)                                     | 100   | 100   | 99    | 109   |

Fuente: Respuestas verificadas al cuestionario.

- (151) El precio de venta unitario medio de la industria de la Unión a clientes no vinculados en la Unión aumentó un 12 % durante el período considerado. Este incremento reflejó la tendencia hacia ruedas más grandes y sofisticadas, como se indica en el considerando 153.
- (152) Durante el período considerado, el coste unitario de producción aumentó un 9 %.
- (153) La investigación ha puesto de manifiesto que el aumento del coste se debió principalmente a la evolución técnica de las ruedas de aluminio con una tendencia cada vez mayor a producir ruedas grandes y las denominadas «ruedas resplandor —o bright wheels en inglés—», que requieren fases de producción adicionales. La investigación mostró además que, aunque las variaciones de precio de la principal materia prima (aluminio) pueden tener un impacto en los costes unitarios, su impacto en la rentabilidad está mitigado porque los precios del aluminio estaban en su mayor parte indizados en los contratos de los clientes de OEM.

## 5.3.2. Costes laborales

- (154) Durante el período considerado, los costes laborales medios de la industria de la Unión evolucionaron de la siguiente manera:

Cuadro 13

**Costes laborales**

|  | 2012   | 2013   | 2014   | PIR    |
|--|--------|--------|--------|--------|
| Costes laborales medios por empleado (EUR) | 31 285 | 31 624 | 31 021 | 32 096 |
| Índice (2012 = 100)                        | 100    | 101    | 99     | 103    |

Fuente: Respuestas verificadas al cuestionario.

- (155) Entre 2012 y el PIR, los costes laborales medios por empleado de los productores de la Unión incluidos en la muestra experimentaron un ligero aumento del 3 %.



## 5.3.3. Existencias

- (156) Durante el período considerado, los niveles de existencias de la industria de la Unión evolucionaron de la siguiente manera:

Cuadro 14

**Existencias**

|  | 2012 | 2013 | 2014 | PIR |
|--|------|------|------|-----|
| Existencias al cierre (en millares de unidades)          | 851  | 842  | 986  | 866 |
| Índice (2012 = 100)                                      | 100  | 99   | 116  | 102 |
| Existencias al cierre en porcentaje de la producción (%) | 4,5  | 4,2  | 4,6  | 3,9 |
| Índice (2012 = 100)                                      | 100  | 92   | 101  | 87  |

Fuente: Respuestas verificadas al cuestionario.

- (157) Las existencias no pueden considerarse un indicador pertinente de perjuicio, ya que la producción de ruedas de aluminio tiene lugar en gran medida por encargo; las existencias en un momento determinado son sobre todo el resultado de bienes vendidos pero aún pendientes de entrega. Por consiguiente, la evolución de las existencias se presenta únicamente a título informativo.
- (158) En general, las existencias al cierre aumentaron un 2 % durante el período considerado. Las existencias al cierre como porcentaje de la producción disminuyeron ligeramente del 4,5 % en 2012 al 3,9 % durante el PIR, es decir, un 0,6 %.

## 5.3.4. Rentabilidad, flujo de caja, inversiones, rendimiento de las inversiones y capacidad para obtener capital

Cuadro 15

**Rentabilidad, flujo de caja, inversiones y rendimiento de las inversiones**

|  | 2012    | 2013    | 2014    | PIR     |
|--|---------|---------|---------|---------|
| Rentabilidad de las ventas en la Unión a clientes no vinculados (en % del volumen de ventas) | 6,8     | 7,0     | 9,2     | 9,9     |
| Índice (2012 = 100)  | 100     | 103     | 135     | 146     |
| Flujo de caja (miles de EUR)   | 102 147 | 111 918 | 129 833 | 155 044 |
| Índice (2012 = 100)  | 100     | 110     | 127     | 152     |
| Inversiones (miles de EUR)   | 64 110  | 38 643  | 65 749  | 71 338  |
| Índice (2012 = 100)  | 100     | 60      | 103     | 111     |
| Rendimiento de las inversiones (%)   | 18,6    | 20,1    | 27,4    | 31,6    |
| Índice (2012 = 100)  | 100     | 108     | 147     | 170     |

Fuente: Respuestas verificadas al cuestionario.

- (159) La Comisión determinó la rentabilidad de los productores de la Unión incluidos en la muestra expresando el beneficio neto, antes de impuestos, obtenido con las ventas del producto similar a clientes no vinculados de la Unión como porcentaje del volumen de negocio de esas ventas. Durante el período considerado, la rentabilidad de la industria de la Unión aumentó de manera constante como reflejo del aumento de los precios superior al coste de producción, como muestra el considerando 150, cuadro 12. Por lo tanto, la rentabilidad creció del 6,8 % en 2012 al 9,9 % durante el PIR, es decir, 3,1 puntos porcentuales durante el período considerado.
- (160) Además, la rentabilidad se analizó con una división entre los segmentos OEM y AM. Sobre esta base, la rentabilidad de las ventas en el segmento AM se estimó en un 13,6 % y la rentabilidad de las ventas del segmento OEM en un 9,6 %. Hay que señalar que el volumen de ventas en el segmento AM fue muy bajo en comparación con el volumen de ventas en el segmento OEM durante el PIR y, en consecuencia, solo tuvo un escaso impacto en la rentabilidad global.
- (161) El flujo de caja neto es la capacidad de la industria de la Unión de autofinanciar sus actividades. El flujo de caja aumentó durante todo el período considerado. En conjunto, el flujo de caja neto disminuyó en un 52 % en el período considerado, en consonancia con el incremento de los beneficios.
- (162) Las inversiones crecieron un 11 % en el período considerado. Entre 2012 y 2013, las inversiones totales bajaron sensiblemente debido a la conclusión de determinadas inversiones realizadas en 2012. Después, las inversiones totales crecieron un 43 % entre 2013 y 2014 y otro 8 % entre 2014 y el PIR. En algunos casos, las inversiones consistieron en parte en sustituciones de maquinaria obsoleta. Sin embargo, también se realizaron inversiones significativas en nueva capacidad, en consonancia con la mayor demanda y el aumento previsto de esta en los próximos años. Por último, también se llevaron a cabo inversiones para responder al incremento de la demanda de «ruedas resplandor», técnicamente más sofisticadas, que requieren maquinaria adicional y capacidad de pintado.
- (163) El rendimiento de las inversiones es el beneficio expresado en porcentaje del valor contable neto de los activos fijos. Como en el caso de los demás indicadores financieros, el rendimiento de las inversiones procedente de la producción y la venta del producto similar fue positivo, lo que refleja la tendencia de la rentabilidad. En conjunto, el rendimiento de las inversiones creció 13 puntos porcentuales durante el período considerado.
- (164) Por lo que respecta a la capacidad de reunir capital, la recuperación de prácticas de dumping anteriores estaba mejorando la capacidad para generar liquidez del producto similar de los productores de la Unión incluidos en la muestra y reforzar su situación financiera al aumentar los fondos generados internamente. La investigación puso de relieve que, por lo general, la capacidad de reunir capital mejoró durante el período considerado. Esto permitió, a su vez, que las empresas realizaran inversiones de sustitución e inversiones para aumentar la capacidad de producción, tal como se indica en el considerando 162.

## 6. Conclusión sobre el perjuicio

- (165) En un contexto de consumo creciente, la industria de la Unión pudo recuperarse de prácticas de dumping anteriores gracias a las medidas antidumping en vigor y mostró una situación económica saneada durante el PIR. Se recuerda que en la investigación original la industria de la Unión sufrió un perjuicio importante en forma de disminución de los volúmenes de producción y venta, causado por la presión sobre los precios de las importaciones procedentes de China, lo que se reflejó sobre todo en la disminución de la rentabilidad.
- (166) En el período considerado de la presente investigación, casi todos los indicadores de perjuicio mostraron una tendencia positiva. La industria de la Unión incrementó sus volúmenes de venta y de producción. También aumentó sus precios de venta, en consonancia con la subida general de precios en el mercado de la Unión, y en mayor medida que los costes. La evolución positiva tanto de los volúmenes (de venta y de producción) como de los precios tuvo un impacto positivo en la rentabilidad de la industria de la Unión. Esto ocurrió en un contexto de cuotas de mercado casi estables, debido al hecho de que las importaciones procedentes de otros terceros países también se beneficiaron del aumento del consumo, en particular Turquía, pero a precios más altos que los de las importaciones procedentes de China. Además, la industria de la Unión aumentó sus inversiones, incluidas las inversiones en nueva capacidad y las inversiones para responder a la mayor demanda de «ruedas resplandor».

- (167) En particular, la rentabilidad creció del 6,8 % en 2012 al 9,9 % durante el PIR. Los precios de venta aumentaron un 12 % durante el período considerado, mientras que el precio unitario subió en menor medida, es decir, un 9 %, y permaneció por debajo del precio medio de venta durante todo el período considerado. El volumen de producción creció un 15 %, la capacidad de producción un 11 % y el volumen de ventas un 17 %. Como el aumento del consumo fue superior, a saber, un 18 % durante el período considerado, la cuota de mercado de la industria de la Unión experimentó, sin embargo, una leve reducción de 0,7 puntos porcentuales durante el período considerado. La cuota de mercado pasó del 71,9 % en 2012 al 71,2 % en el PIR. Las inversiones crecieron un 11 % durante el período considerado y el rendimiento de las inversiones aumentó del 18,6 % en 2012 al 31,6 % en el PIR. Aunque la productividad permaneció constante, el empleo aumentó en consonancia con los volúmenes de producción y venta, es decir, un 17 %, durante el período considerado.
- (168) Algunos indicadores de perjuicio se han analizado para los segmentos de OEM y AM por separado. El examen mostró que la industria de la Unión, en consonancia con la evolución general del mercado de la Unión, aumentó significativamente las ventas en el segmento OEM y vio reducidas sus ventas en el segmento AM. Se estimó que la rentabilidad fue positiva tanto en el segmento OEM como en el segmento AM a pesar de la disminución del volumen de ventas en este último.
- (169) Con arreglo a lo anterior, la Comisión concluyó que la industria de la Unión no sufría ningún perjuicio importante a tenor del artículo 3, apartado 5, del Reglamento de base.

#### F. PROBABILIDAD DE CONTINUACIÓN O REPARICIÓN DEL PERJUICIO

- (170) La investigación ha mostrado que las importaciones chinas se efectuaron a precios objeto de dumping durante el período de investigación de reconsideración y que era probable que continuase el dumping si se permitía que las medidas dejaran de tener efecto.
- (171) Dado que la industria de la Unión no sufrió un perjuicio importante, se analizó, de conformidad con el artículo 11, apartado 2, del Reglamento de base, si existía la probabilidad de que reapareciera el perjuicio en caso de que las medidas contra China dejaran de tener efecto.
- (172) Para determinar la probabilidad de reaparición del perjuicio, se analizaron los elementos siguientes: la capacidad de producción y la capacidad excedentaria en China, el atractivo del mercado de la Unión, el comportamiento exportador de los productores exportadores chinos en otros terceros países, incluida la existencia de medidas antidumping o compensatorias sobre las ruedas de aluminio en otros terceros países, las ventas en el mercado nacional chino, el volumen y los precios de las importaciones procedentes de China en el mercado de la Unión, incluidas las efectuadas con arreglo al régimen de perfeccionamiento activo. El análisis tuvo también en cuenta el incremento del consumo en la Unión y la situación rentable de la industria de la Unión durante el período considerado.

#### *Capacidad de producción y capacidad excedentaria de China*

- (173) El análisis realizado en los considerandos 55 a 74 mostró que la capacidad excedentaria disponible de China era significativa. Esta se estimó entre 42 y 60 millones de unidades. La cifra inferior de este intervalo ya abarca más del 80 % de la producción de la Unión, que ascendió a 50,5 millones de unidades durante el PIR. Representa además alrededor del 60 % de todo el consumo de la Unión durante el PIR, que fue de 70 millones de unidades.

#### *Atractivo del mercado de la Unión*

- (174) Como se mostró en los considerandos 77 y 78, también se exportaron volúmenes significativos de China a, entre otros países, Canadá, la India, Japón y México. Los niveles de precio de los productores exportadores que cooperaron en los mercados de exportación más importantes fueron en parte inferiores a los niveles de precio de los mismos productores exportadores a la Unión. Por consiguiente, en comparación, el mercado de la Unión es atractivo por la oportunidad de obtener mayores beneficios brindada a los productores exportadores chinos. Sobre esta base, el incentivo para reorientar estas exportaciones al mercado de la Unión si se derogaban las medidas era importante. Se estima que las cantidades implicadas correspondían a 14 millones de unidades durante el PIR<sup>(1)</sup>, o el 20 % del consumo de la Unión, y aproximadamente al 28 % de los volúmenes de producción y venta de la industria de la Unión.

<sup>(1)</sup> Véanse las notas 31 y 34 a pie de página, en las que se calcularon las cantidades implicadas con respecto a los mercados de exportación más importantes.

- (175) Además, tal como se expone en los considerandos 89 a 92 en relación con las ventas en el mercado interno chino, se constató en primer lugar que este mercado no puede absorber la capacidad excedentaria disponible en China y, en segundo lugar, que debido a las diferencias de precio comprobadas, la reorientación de las ventas nacionales a la Unión es probable.
- (176) La industria automovilística de la Unión ya se aprovisionaba en productores exportadores chinos durante el PIR y había establecido relaciones comerciales estrechas. De hecho, como se indicó en el considerando 111, los suministradores chinos deben producir con arreglo a normas técnicas específicas requeridas por los clientes de la Unión. Los cuatro productores exportadores chinos incluidos en la muestra exportaban casi exclusivamente al segmento OEM y estaban, por tanto, ya presentes en este segmento como suministradores plenamente certificados.
- (177) Como se indicó en el considerando 113, las importaciones totales procedentes de productores exportadores chinos en el segmento OEM ascendieron a 1,6 millones de unidades durante el PIR. Considerando que, como se expuso en el considerando 14, los productores exportadores chinos incluidos en la muestra representaron aproximadamente el 40 % de las importaciones totales procedentes de China durante el PIR (es decir, unas 880 000 unidades) y que tales exportadores estaban certificados para el segmento OEM, puede concluirse que solo alrededor de la mitad de las importaciones totales en el sector OEM eran realizadas por productores exportadores incluidos en la muestra, mientras que la otra mitad correspondía a productores exportadores no incluidos en la muestra o que no cooperaron. Por consiguiente, una gran parte de los otros productores exportadores chinos sobre los cuales no hay información disponible son productores certificados que exportan actualmente al segmento OEM de la Unión.
- (178) Sobre esta base, puede concluirse razonablemente que al menos parte de la capacidad excedentaria china estará disponible para la exportación a la Unión ya a corto plazo.

#### ***Comportamiento de los precios en otros mercados de terceros países***

- (179) Se analizó también el nivel de precio de los exportadores chinos a otros mercados de terceros países para tener una idea de los probables niveles de precio en el mercado de la Unión si se derogaran las medidas. El comportamiento de los precios en otros mercados de terceros países se consideró un indicador razonable del futuro comportamiento de los precios en Unión dadas las grandes cantidades representativas exportadas a esos mercados en los que el acceso era ilimitado durante el período considerado de la presente reconsideración. Además, estaban disponibles datos de los productores exportadores que cooperaron por tipo de producto. Los precios de exportación de los productores exportadores incluidos en la muestra a otros mercados de terceros países se compararon con los precios de venta de la industria de la Unión para los tipos de producto equivalentes. Esta comparación detallada de los precios puso de manifiesto que durante el PIR los precios chinos cobrados en los demás mercados de terceros países con respecto a 7,4 millones de unidades fueron por término medio un 30 % inferiores a los precios de la industria de la Unión en el mercado de la Unión. Esta importante diferencia de precios, en combinación con la gran capacidad excedentaria disponible de China, constituye un gran incentivo para que los productores exportadores chinos (re)orienten rápidamente las exportaciones hacia el mercado de la Unión si se derogan las medidas.
- (180) Ya se habían impuesto medidas de defensa comercial contra las importaciones de ruedas de aluminio procedentes de China en otros mercados importantes, a saber, Australia (medidas antidumping y compensatorias) y recientemente también en la India (medidas antidumping), lo que significa también que el acceso de los productores exportadores chinos a estos mercados está restringido. Además, en la investigación actual se determinó que el dumping continuó durante el PIR a niveles significativos. Considerando el comportamiento similar de los precios en otros mercados de terceros países, no hay por tanto motivo para creer que las prácticas chinas de fijación de precios vayan a cambiar si se derogan las medidas en la Unión.
- (181) De acuerdo con la información facilitada en la solicitud de reconsideración, la evolución probable de la situación del mercado en la Unión si se derogan las medidas puede también demostrarse con la evolución de la situación en los EE. UU., donde no hay medidas antidumping en vigor. En este último país, los productores exportadores chinos se hicieron con más del 50 % de la cuota de mercado, lo que provocó el cierre de más de 20 productores nacionales. Hay que señalar que los principales fabricantes de automóviles tienen plantas de producción y organizaciones de compra en los EE. UU. y en la Unión, es decir, los mismos grupos empresariales operan en ambos mercados y es probable que apliquen las mismas estrategias cuando se enfrentan a grandes volúmenes de importaciones a bajo precio procedentes de China.
- (182) Una parte interesada alegó que la capacidad excedentaria de China solo afecta a las ruedas de aluminio del segmento AM y que no había capacidad excedentaria disponible para las ruedas OEM, cuya demanda ha aumentado. El volumen de las ruedas OEM chinas sería, por lo tanto, limitado y no es probable que puedan venderse grandes volúmenes en el mercado de la Unión, donde predomina el segmento OEM. Esta parte puso también en cuestión la manera de determinar la capacidad excedentaria china en el segmento OEM y los productores chinos que se consideraban certificados.

- (183) Como se explicó en el considerando 177, alrededor del 50 % de las exportaciones chinas al segmento OEM de la Unión fueron realizadas por productores exportadores de China que no cooperaron. Por consiguiente, una gran parte de los productores exportadores chinos sobre los cuales no hay información disponible son productores certificados que exportan actualmente al segmento OEM de la Unión. Sobre esta base, se concluyó que al menos parte de la capacidad excedentaria china estará disponible para la exportación al segmento OEM de la Unión ya a corto plazo.
- (184) Varios productores exportadores chinos alegaron que el hecho de que determinados tipos de producto tengan un precio más bajo en otros mercados de exportación no puede considerarse un inventivo para que los productores exportadores chinos (re)orienten estas exportaciones al mercado de la Unión si se derogan las medidas. Alegaron que en el análisis del comportamiento de los precios chinos, la Comisión no tuvo en cuenta equivocadamente los tipos de producto con respecto a los cuales los precios de los exportadores chinos a otros terceros países eran más altos que los precios del mismo tipo vendido por la industria de la Unión en el mercado de la Unión, lo que dio lugar a una sobrestimación importante de la subcotización potencial, que en realidad sería solo del 0,45 %. Además, estas partes alegaron que los demás mercados de exportación reportarían mayores beneficios que las exportaciones al mercado de la Unión y que los exportadores chinos necesitaban mantener sus relaciones comerciales en el mercado nacional chino y en los mercados de exportación de otros terceros países. Sostuvieron también que los exportadores chinos tienen que poder suministrar una cartera completa de productos a sus clientes en dichos mercados y, por consiguiente, el mero hecho de que los precios sean más altos en el mercado de la Unión no constituye un incentivo para reorientar las exportaciones de determinados tipos de producto a la Unión. En consecuencia, señalaron que no habría riesgo de crecimiento significativo de las importaciones procedentes de China en caso de que las medidas dejaran de tener efecto.
- (185) En primer lugar, el objetivo del análisis de la Comisión descrito en el considerando 179 era establecer la diferencia entre los precios cobrados al mercado de la Unión, por una parte, y los cobrados a otros mercados de terceros países, por otra, por tipos de producto equivalentes, a fin de tener una idea de los posibles niveles de precio de las importaciones procedentes de China en el mercado de la Unión si se derogan las medidas, y no determinar los márgenes de subcotización. Esta diferencia de precios muestra también que los productores exportadores chinos pueden entrar en el mercado de la Unión con precios muy inferiores a los de la industria de la Unión, aunque todavía superiores a los cobrados a los mercados de otros terceros países. Esto constituye un fuerte incentivo para que los productores exportadores chinos exporten al mercado de la Unión, también teniendo en cuenta, entre otras cosas, la gran capacidad excedentaria de China. En segundo lugar, la alegación de que los productores exportadores necesitan suministrar una cartera completa de productos a clientes de otros mercados no está corroborada. La investigación mostró, al contrario, que el procedimiento de licitación tiene lugar normalmente para cada producto por separado y que los clientes compran los mismos tipos de producto a varios suministradores, lo que no respalda la alegación de que debe ofrecerse al mismo cliente una gran cartera de tipos de producto. Por tanto, se rechazan estas alegaciones.
- (186) Las mismas partes alegaron también que la existencia de medidas de defensa comercial contra las importaciones de ruedas de aluminio procedentes de China en Australia y la India no es pertinente y que la existencia de medidas de defensa comercial en mercados específicos no permite sacar conclusiones sobre prácticas de fijación de precios en otros mercados que solo podrían comprobarse tras una indagación de las autoridades de investigación pertinentes. Estas partes alegaron además que las medidas de defensa comercial se imponen sobre la base de datos referidos a un período de investigación pasado, mientras que la reconsideración por expiración debería basarse en un análisis prospectivo. Por último, según estas partes, la India y Australia serían solamente mercados de exportación de poca importancia para los productores exportadores chinos y, a pesar de la imposición de medidas, las exportaciones a estos destinos habrían permanecido estables debido a la falta de capacidad suficiente de las respectivas industrias nacionales. Por consiguiente, alegaron que la imposición de medidas antidumping en esos países no indicaría que fuera probable que las exportaciones de dichos mercados se reorientaran hacia la Unión.
- (187) Contrariamente a lo alegado, la Comisión no ha utilizado las investigaciones relativas a Australia o la India para demostrar la probabilidad de continuación del dumping en el mercado de la Unión. Sin embargo, la existencia de medidas de defensa comercial en estos mercados muestra que el acceso a ellos está limitado. Con respecto a la posibilidad de reorientación de las exportaciones hacia la Unión, Australia no se ha incluido en los volúmenes estimados. En cuanto a la India, como la imposición de las medidas antidumping data de 2015, es demasiado pronto para llegar a una conclusión sobre su impacto preciso. Sin embargo, como se ha indicado antes, es posible que algunas cantidades se reorienten hacia el mercado de la Unión. Además, la India era uno de los mercados de exportación más importantes para los productores exportadores chinos durante el PIR, con el mismo nivel de exportaciones chinas que las exportaciones totales de China a la Unión durante el mismo período, y no es por lo tanto insignificante. Por tanto, se rechaza esta alegación.
- (188) Las mismas partes alegaron además que la ausencia de medidas antidumping en vigor en los EE. UU. muestra que ese mercado no es objeto de prácticas comerciales desleales de los productores exportadores chinos. Estas partes

sostuvieron también que el incremento de las importaciones chinas, así como de las importaciones procedentes de otros terceros países, en los EE. UU. estaba relacionada solamente con estrecheces de abastecimiento al mercado estadounidense por parte de la industria nacional. Estas partes afirmaron que la quiebra de determinados grandes productores estadounidenses en 2009 se debió a la crisis financiera mundial más que a las importaciones procedentes de China. Por último, alegaron que a pesar de que los principales fabricantes de automóviles de los EE. UU. tienen plantas de producción y organizaciones de compra en los EE. UU. y en la Unión, es decir, que los mismos grupos empresariales operan en ambos mercados, no es probable que apliquen las mismas estrategias en cada uno con respecto a las importaciones procedentes de China.

- (189) En primer lugar, la intención de la Comisión no era determinar si los precios de las importaciones de los productores exportadores chinos en los EE. UU. no eran equitativos. Sin embargo, la situación en este último país muestra que, ante las importaciones procedentes de China a bajo precio, los usuarios cambiaban de suministrador y la industria nacional estaba desapareciendo en gran parte. La investigación determinó que el nivel de precios esperado de las importaciones procedentes de China en la Unión en caso de que las medidas dejen de tener efecto sería entre un 8 % y un 30 % inferior al nivel de precios actual de la industria de la Unión. Además, se constató que los precios de las exportaciones al mercado de la Unión eran probablemente objeto de dumping en una medida importante. Las alegaciones de que el cierre de los productores nacionales en los EE. UU. y la pérdida de cuota de mercado de la industria de este país no estaban vinculados con el aumento de las importaciones procedentes de China sino más bien con la crisis financiera eran infundadas y por tanto se rechazaron. De hecho, incluso en un contexto de recesión económica, los productores exportadores chinos consiguieron aumentar su cuota de mercado en los EE. UU. Por consiguiente, aunque la crisis económica y financiera haya podido tener un impacto en la situación de los productores nacionales de los EE. UU., el incremento de las exportaciones chinas a bajo precio empeoró considerablemente esta situación. Asimismo, la afirmación de que los mismos fabricantes de automóviles aplicaban en la Unión diferentes estrategias de abastecimiento que en los EE. UU. no estaba fundamentada y en consecuencia se rechazó. Como se explicó en el considerando 181, los principales fabricantes de automóviles operan y compran ruedas para sus plantas de producción tanto en los EE. UU. como en la Unión y no hay razones objetivas para que utilicen estrategias diferentes con respecto a las importaciones procedentes de China si se derogan las medidas y los precios cobrados a los usuarios están al mismo nivel en ambos mercados. Se mantiene por tanto que la evolución en el mercado estadounidense demuestra cómo evolucionaría la situación en el mercado de la Unión en caso de que las medidas dejaran de tener efecto.

#### ***Precios chinos en el mercado de la Unión***

- (190) Como se indicó en el considerando 123, los precios de las importaciones de los productores exportadores chinos incluidos en la muestra en el mercado de la Unión, sin medidas antidumping, hubieran estado subcotizados en un 8,0 % con respecto a los precios de venta de la industria de la Unión. Cuando se analizan los segmentos AM y OEM por separado, los resultados son más acusados, es decir, un 12,4 % para el segmento AM y un 8,7 % para el segmento OEM. Con respecto a los productores exportadores no incluidos en la muestra, sobre la base de los datos de Eurostat, el margen de subcotización sería del 7,5 %. En cuanto a las importaciones con arreglo al régimen de perfeccionamiento activo, se constató, como se indica en el considerando 124, que el margen de subcotización medio está en el mismo rango (7,6 %). Se recuerda, sin embargo, que, como también se indicó en el considerando 124, este margen se basa en precios medios, sin distinción entre tipos de producto diferentes y corresponde solamente a una cantidad muy baja del consumo de la Unión, a saber, el 0,6 % durante el PIR. En cambio, como se indicó en el considerando 179, la diferencia entre los precios chinos cobrados en los EE. UU., Japón y la India, y los precios cobrados en la Unión se basaba en información facilitada por los productores exportadores chinos que cooperaron y los cálculos han tomado en consideración los diferentes tipos de producto. Por consiguiente, estos cálculos eran más precisos y se consideraron un mejor indicador de los posibles niveles de precio futuros predominantes que aplicarían los productores exportadores chinos en caso de que las medidas dejaran de tener efecto, que los cálculos de los precios de las importaciones con arreglo al régimen de perfeccionamiento activo, que se basaban solo en promedios.

#### ***Efecto en la situación de la industria de la Unión***

- (191) Sobre la base de lo anterior, puede concluirse que si se derogan las medidas, es probable que las importaciones procedentes de China se reanuden en volúmenes importantes y a precios de dumping posiblemente muy subcotizados con respecto a los precios de la Unión (entre un 8 % y un 30 %), ejerciendo una presión a la baja sobre los precios del mercado. Una estrategia de los productores exportadores chinos consistente en vender en el mercado de la Unión a precios entre un 8 % y un 30 % inferiores al precio de venta de la industria de la Unión es probable porque les permitiría conquistar cuota de mercado en la Unión, que es un mercado atractivo y, al mismo tiempo, vender a precios más altos que en los EE. UU. (y otros mercados de terceros países).
- (192) Como consecuencia de ello, es probable que la industria de la Unión pierda volúmenes de producción y venta, así como cuotas de mercado en el mercado de la Unión. Es probable que la situación de la industria se vea perjudicada por esta evolución, ya que en este tipo de industria, que tiene una estructura de costes poco flexible y costes fijos elevados, una disminución de los volúmenes de producción y venta, combinada con una reducción de los precios de venta, tendrá claramente un impacto negativo en la rentabilidad. Esto ocurrió en la investigación

original, cuando los niveles de precio chinos cayeron un 8 %, dando lugar a un aumento del volumen de las importaciones procedentes de China de 3,7 a 6,1 millones de unidades (lo que corresponde a un incremento de la cuota de mercado de 6,3 % a 12,4 %) y causando un perjuicio importante a la industria de la Unión. Al mismo tiempo, la industria de la Unión reaccionó con una disminución de la producción (- 24 %), las ventas (- 21 %) y los precios (- 6 %), que incidió en la rentabilidad, haciéndola caer entre un 3,2 % y un - 5,4 %. La disminución de los precios chinos en la investigación original corresponde al margen de subcotización constatado durante el PIR con respecto a las importaciones realizadas por los productores exportadores chinos que cooperaron cuando se deducen los derechos antidumping hallados. Dado que los niveles de precio muy inferiores en el mercado de los EE. UU. (y otros mercados de terceros países), es probable que la disminución de los precios de las importaciones procedentes de China, en caso de que se deroguen las medidas, sea sin embargo mayor. Utilizando la hipótesis conservadora de que los niveles de precio de las importaciones procedentes de China bajen en un 15 %, el impacto en la rentabilidad de la industria de la Unión será probablemente muy superior al observado en la investigación original y supondrá posiblemente una reducción de 16 puntos porcentuales.

- (193) Algunas partes interesadas alegaron que la referencia hecha a la situación de la industria de la Unión durante la investigación original no era pertinente debido al cambio considerable de las circunstancias del mercado y la necesidad actual de importaciones para cubrir la demanda de la Unión. Se alegó que la demanda de la Unión seguirá creciendo y sobrepasará cada vez más la capacidad de la industria de la Unión. Por consiguiente, los posibles efectos de un incremento de las importaciones no serían los mismos que durante el período considerado de la investigación original.
- (194) La investigación reveló de hecho que la situación en el mercado de la Unión ha cambiado desde la investigación original, en particular el consumo mostró una tendencia al alza en el período considerado de la investigación actual, mientras que durante la investigación original disminuyó. Por otra parte, la investigación puso también de manifiesto que la industria de la Unión incrementó y seguirá incrementando su capacidad de producción para hacer frente a esta tendencia al alza del consumo, evitando así que crezca la brecha entre el consumo de la Unión y su capacidad. Además, a pesar de las alegaciones de determinadas partes interesadas de que el mercado de las ruedas de aluminio está determinado por las exigencias de los clientes de características técnicas específicas, la investigación ha mostrado que hay también una fuerte competencia de precios entre los suministradores en el mercado. Esto se confirma también por el hecho de que la industria de la Unión no pudo beneficiarse completamente del crecimiento del consumo y solo fue capaz de mantener sus cuotas de mercado relativamente estables con una ligera disminución durante el período considerado. Así queda demostrado que, incluso con un incremento del consumo, es erróneo dar por supuesto que la industria de la Unión se beneficiará automáticamente de él y podrá producir a plena capacidad. En la investigación original, las importaciones objeto de dumping a bajo precio entraron en el mercado de la Unión y estaban absorbiendo cuotas de mercado de la industria de la Unión. Considerando los probables márgenes de cotización constatados (entre el 8 % y el 30 %) y la gran capacidad excedentaria de China, puede esperarse que las importaciones a bajo precio absorban muy probablemente clientes y cuota de mercado de la industria de la Unión a pesar del aumento del consumo. Por consiguiente, la referencia a la investigación original constituye un parámetro válido y los argumentos de las partes a este respecto se rechazaron.
- (195) Como consecuencia de ello, en el caso probable de que entre en el mercado de la Unión un volumen significativo de importaciones chinas a bajo precio si se suprimen los derechos, es razonable esperar que la industria de la Unión reaccione de manera similar a la observada en la investigación original, es decir, con efectos tanto en los volúmenes como en los precios. Sobre la base de los datos de la presente investigación, puede concluirse de hecho que la disminución probable de los precios (entre el 8 % y el 30 %), el aumento del coste de producción (debido a la reducción de los volúmenes de producción) y la disminución de los volúmenes de venta (ya que los volúmenes de venta chinos recuperarán cuotas de mercado) situarán la rentabilidad en un punto de equilibrio o a un nivel negativo, y en cualquier caso por debajo del beneficio indicativo de la investigación original (3,2 %).
- (196) Una consideración adicional se basó en el cálculo del precio no perjudicial de la industria de la Unión sobre la base de su coste medio de producción durante el PIR y el beneficio indicativo anterior de la investigación original, utilizando la hipótesis conservadora de que es aún un nivel de beneficio razonable. A este respecto, la industria de la Unión alegó, sin embargo, que un nivel de beneficio del 3,2 % no garantizaría su supervivencia a largo plazo y sostuvo que en esta industria intensiva en capital más bien sería razonable un nivel de beneficio del 10 %. Sobre la base de un beneficio indicativo del 3,2 %, el precio no perjudicial calculado era por término medio de 48,26 EUR/unidad. Se recuerda que es probable que los productores exportadores chinos sean capaces de vender a la Unión a precios al menos un 8 % inferiores a los precios de la industria de la Unión en ausencia de derechos, e incluso hasta un 30 % inferiores. Incluso si los precios de las importaciones chinas disminuyeran solo un 8 %, la industria de la Unión tendría que reducir sus precios de venta a un nivel inferior al del precio no perjudicial establecido anteriormente para hacer frente a la competencia de los precios de las importaciones, lo que confirma el nivel perjudicial de los posibles precios de las importaciones. La situación sería incluso más dramática si los precios de las importaciones bajan aún más, algo probable de hecho según muestra el análisis anterior relativo a los precios chinos cobrados a terceros mercados.

- (197) Como consecuencia de ello, las inversiones de la industria de la Unión disminuirán probablemente, lo que no solo afectará a la capacidad de producción sino que impedirá la evolución tecnológica de la industria de la Unión. Esto podría dar lugar, por lo tanto, a cierres de plantas y a pérdidas de empleos en la Unión. Hay que señalar que esta situación puede acentuarse por el hecho de que, como se indica en el considerando 162, la industria de la Unión ya invirtiera en aumento de la capacidad durante el período considerado. Cualquier pérdida de volumen de producción y venta con una mayor capacidad instalada tendrá un efecto incluso más perjudicial en la situación económica de la industria de la Unión.
- (198) Las partes interesadas alegaron que, como el mercado de la Unión no sería suficientemente atractivo para que los productores exportadores chinos reorientaran sus ventas de exportación a otros terceros países hacia el mercado de la Unión si se derogaran las medidas, la industria de la Unión mantendrá sus volúmenes de venta y cuota de mercado incluso en ausencia de medidas. De acuerdo con ello, estas partes pusieron en duda el efecto descrito del aumento de las importaciones procedentes de China en la situación de la industria de la Unión, en particular con respecto a las inversiones y las pérdidas de empleos. Alegaron que la industria de la Unión mantendrá sus volúmenes de ventas y sus niveles de beneficio considerando sus presuntas limitaciones de capacidad.
- (199) Esta alegación se basaba en el argumento de que los productores exportadores chinos obtendrían mayores beneficios en otros mercados de terceros países y tendrían un interés económico en conservar sus clientes en estos mercados. Estas afirmaciones no estaban justificadas por ninguna prueba ni confirmadas por la investigación. Contrariamente a lo alegado, las conclusiones de la investigación demostraron claramente que, en ausencia de medidas, las importaciones procedentes de China se reanudarían probablemente, tal como se explica detalladamente en los considerandos 75 a 96. Es posible que estas importaciones se efectúen a precios muy inferiores a los de la industria de la Unión y que absorban considerables volúmenes de ventas de la industria de la Unión, tal como se explica con mayor extensión en los considerandos 200 a 242. Con arreglo a estos hechos, se rechazaron las alegaciones que las partes interesadas afectadas realizaron al respecto.
- (200) Cuando se analiza la probabilidad de reparación del perjuicio en relación con los segmentos OEM y AM por separado, dado el cambio cada vez mayor de los productores exportadores chinos al segmento OEM, la imagen no puede variar significativamente. Se espera que la tendencia del mercado hacia el segmento OEM continúe en el futuro. Por consiguiente, puede esperarse también que la tendencia cada vez mayor de los importadores chinos hacia el segmento OEM continúe y que, por lo tanto, la presión principal sobre los precios de las importaciones chinas tenga también lugar en este segmento. Esto tendrá probablemente un impacto significativo en la rentabilidad de la industria de la Unión y su situación en su conjunto, tal como se explica en los considerandos 191 a 197.
- (201) Varias partes interesadas alegaron que no hay riesgo de reorientación de las exportaciones chinas de ruedas de aluminio a la Unión debido al aumento previsto de la demanda de ruedas de aluminio tanto en China como a nivel mundial. Estas partes sostuvieron que se estimaba que la demanda china en el mercado nacional aumentaría en 14 millones de unidades entre 2016 y 2020, y la demanda mundial en 23 millones de unidades. Sobre esta base, se alegó que estos mercados podrían absorber la capacidad excedentaria china.
- (202) Estas alegaciones se basaban en el supuesto de que la capacidad mundial y china permanecerían constantes. Sin embargo, hay indicios de que los operadores de China y otros terceros mercados han aumentado su capacidad de producción para satisfacer la demanda creciente. También como se explicó en el considerando 89, la capacidad global de solo los cuatro grupos incluidos en la muestra ha aumentado en unos 16 millones de unidades durante el período considerado. Además, tal como se expone en los considerandos 75 a 82, la investigación ha puesto de manifiesto que el mercado de la Unión es atractivo para las exportaciones chinas en términos de nivel de precios, en comparación con otros mercados principales de exportación chinos. Esto es también cierto con respecto al mercado nacional chino, en el que los niveles de precio son por término medio considerablemente inferiores a los de la Unión. Por consiguiente, los exportadores chinos tendrán un mayor incentivo para (re)orientar sus exportaciones a la Unión, en lugar de a otros mercados de exportación o su propio mercado nacional. Además, como se indica en el considerando 78, la India, que es uno de los principales mercados de exportación chinos, estableció derechos antidumping en 2015 y, por lo tanto, la reorientación de las exportaciones a la Unión es muy probable en caso de que las medidas dejen de tener efecto. También hay derechos antidumping y anticompensatorios en vigor contra China en Australia.
- (203) En cualquier caso, la importante capacidad excedentaria actual de China supera en mucho, como se indica en el considerando 74, el aumento estimado de la demanda mundial. Con arreglo a esto, se rechazaron estas alegaciones.
- (204) Las mismas partes alegaron también que las importaciones procedentes de China no están subcotizadas con respecto a los precios de la industria de la Unión. Sostuvieron asimismo que los precios chinos de las ruedas de aluminio cobrados a otros mercados de exportación eran superiores a los cobrados a la Unión y que el mercado de la Unión no era, por lo tanto, atractivo para las exportaciones chinas.



- (205) Como se indicó en el considerando 123, cuando los precios de importación de los productores exportadores chinos incluidos en la muestra se consideraban sin derechos antidumping, los márgenes de subcotización constatados eran por término medio del 8,0 %. El margen de subcotización medio constatado para los productores exportadores chinos no incluidos en la muestra, basado en Eurostat, es del 7,5 %. También como se explicó en los considerandos 75 a 92 y 202, la investigación estableció que el mercado de la Unión es atractivo para las exportaciones chinas. En consecuencia, se rechazó esta alegación.
- (206) Varias partes alegaron que las importaciones chinas del producto afectado solo se realizaron en cantidades limitadas durante el PIR y que tenían solo una presencia reducida en el mercado de la Unión. Sobre esa base, estas partes pusieron en duda la conclusión de la Comisión de que los productores exportadores chinos habían mantenido su base de clientes en el segmento OEM desde la investigación original. Subrayaron por último que en el segmento AM y en general, los productores exportadores chinos perdieron volúmenes de venta y cuota de mercado.
- (207) Las afirmaciones anteriores no son como tales contradictorias con las conclusiones de la Comisión sobre los volúmenes de mercado. Hay que señalar que estas partes interesadas no negaron, como estableció la investigación, que hubiera un incremento de ventas al segmento OEM desde el PI de la investigación original. Teniendo en cuenta a esta tendencia, las partes interesadas no facilitaron ninguna explicación o prueba razonables para apoyar su alegación de que los productores exportadores chinos perdieron su base de clientes OEM desde el PI de la investigación original. La situación de la industria de la Unión durante el PIR se ha descrito en los considerandos 132 a 169. Dado que se ha concluido que la industria de la Unión no sufría ningún perjuicio importante durante el PIR, la alegación de que las importaciones chinas no ejercían ninguna presión en el mercado de la Unión es obsoleta. La evolución probable de las importaciones procedentes de China en la Unión en caso de que las medidas dejen de tener efecto se analizó en los considerandos 54 a 96 y el posible impacto de estas importaciones en los considerandos 191 a 200. Las partes afectadas no facilitaron ningún detalle sobre su alegación general y, en particular, con qué parte o partes del análisis de la Comisión no estaban de acuerdo. Por tanto, se rechazan estas alegaciones. Por último, con respecto a la alegación de que la demanda prevista de ruedas de aluminio está superando la capacidad de la industria de la Unión, hay que señalar que el objetivo de las medidas no es garantizar a la Unión un 100 % de la cuota de mercado o evitar las importaciones de cualquier otra manera. Por consiguiente, se rechaza también esta alegación.
- (208) Las mismas partes alegaron que debido a la brecha entre la capacidad de producción de la industria de la Unión y la demanda en el mercado de la Unión, cualquier incremento de las importaciones procedentes de China entrará en competencia principalmente con otras fuentes de importaciones, en particular Turquía, sobre todo porque los productores de la Unión han empezado a cambiar cada vez más a productos tecnológicamente avanzados, presuntamente no producidos en China ni en otros terceros países.
- (209) Esta alegación no estaba fundamentada. Por el contrario, la investigación ha puesto de manifiesto que tanto los productores chinos como los productores de terceros países están produciendo también productos tecnológicamente avanzados. Además, como se indica en los considerandos 130 y 150, el precio medio de las importaciones procedentes de Turquía era inferior a los precios de la industria de la Unión y, por tanto, los clientes de la industria de la Unión encontrarán un incentivo mucho mayor para volver a los suministradores chinos que los clientes de los suministradores turcos. Por tanto, se rechaza esta alegación.
- (210) Las mismas partes alegaron también que los precios de las importaciones procedentes de China en Alemania (que era, según se afirmó, el mayor mercado de ruedas de aluminio en la Unión) eran superiores a los precios de las importaciones procedentes de Turquía y que los precios chinos eran también superiores a los de algunos Estados miembros de la Unión con arreglo a los datos de Eurostat. Se facilitó información sobre los precios en el PIR para 2015 y el primer trimestre de 2016. Sobre esta base, las partes alegaron que las importaciones procedentes de China no ejercían ninguna presión sobre los precios en la industria de la Unión. Las partes alegaron además que los márgenes de subcotización de las importaciones chinas mostraban una tendencia a la baja y que, con arreglo a esto, puede concluirse que en 2016 no había subcotización ni ventas a precios excesivamente bajos, incluso si los derechos antidumping se dedujeran de los precios de venta.
- (211) En primer lugar, de conformidad con el artículo 3 y el artículo 4, apartado 1, del Reglamento de base, el análisis de los precios de venta de la industria de la Unión, la imagen del perjuicio y la probabilidad de reparación del perjuicio se basan en la evaluación del mercado de la Unión en su conjunto y la industria de la Unión en su conjunto. Los precios de venta en determinadas regiones de la Unión pueden, por tanto no tomarse en consideración por separado. Las partes afectadas no han alegado o mostrado que se cumplan las condiciones del artículo 4, apartado 1, letra b), del Reglamento de base.
- (212) En segundo lugar, esta alegación se basaba en cualquier caso en una comparación de los precios medios/kg sin tomar en consideración las diferencias entre tipos de producto. De hecho, tal como se indicó en el considerando 123, el análisis sobre la base de los datos completos y verificados de los productores exportadores incluidos en la muestra y los productores de la Unión muestra un margen medio de subcotización del 8,0 %.

- (213) En tercer lugar, la alegación de que los márgenes de subcotización o de venta a precios excesivamente bajos serían negativos en 2016 se basaba en meras suposiciones y no se apoyaban en ninguna prueba. Por tanto, se rechazan estas alegaciones.
- (214) Las mismas partes alegaron también que la supresión de las medidas antidumping no daría lugar a ninguna presión perjudicial sobre los precios basándose en que la falta de rentabilidad de la Unión se basaba en su altos niveles de coste, con independencia de los costes de las materias primas. Sostuvieron además que racionalizando su coste de producción, la industria de la Unión sería capaz de mantener su margen de beneficio por encima del beneficio indicativo. Estas partes afirmaron también que el incremento de los precios y el coste de producción no puede vincularse con la evolución técnica de las ruedas de aluminio y, en particular, con la producción de ruedas más grandes y las denominadas «ruedas resplandor».
- (215) En primer lugar, como se indicó en los considerandos 151 y 153, la investigación puso de manifiesto que el aumento del precio de venta y el coste de producción de la industria de la Unión estaba relacionado principalmente con el aumento importante de la cuota de las ruedas más grandes y las denominadas ruedas «resplandor». Esta conclusión se basaba en la información verificada de los productores de la Unión incluidos en la muestra. Las partes en cuestión no facilitaron ninguna prueba que contradijera o pusiera en cuestión estas cifras verificadas. Por lo tanto, se desestiman las alegaciones al respecto. En segundo lugar, la afirmación de que racionalizando su coste de producción la industria de la Unión sería capaz de mantener su margen de beneficio por encima del beneficio indicativo era una mera suposición no justificada por ninguna prueba. La investigación puso de manifiesto que la industria de la Unión era eficiente, tal como demuestra el que, a pesar del mayor tamaño y complejidad de las ruedas de aluminio, la productividad nominal de la industria de la Unión hubiera permanecido estable en el período considerado, tal como muestra el cuadro 10. Por consiguiente, se rechazan estas alegaciones.
- (216) Las mismas partes sostuvieron también que en el mercado de las ruedas más grandes y las «ruedas resplandor», los productores chinos de ARW eran menos competitivos que la industria de la Unión debido a que todavía necesitaban invertir en maquinaria y equipo específicos para producir estos tipos de ruedas en grandes cantidades. Por consiguiente, estas partes alegaron que la supresión de las medidas antidumping no afectaría a la rentabilidad de estos productos específicos tecnológicamente más avanzados para los productores de la Unión.
- (217) En primer lugar, la investigación puso de manifiesto que los productores exportadores chinos ya estaban produciendo las ruedas más grandes y las denominadas ruedas «resplandor» durante el PIR. En segundo lugar, la investigación mostró que, a pesar del aumento de las ventas de dichas ruedas en general, solo representan una minoría de los volúmenes de producción de la industria de la Unión. Por último, el impacto probable de las importaciones procedentes de China no puede establecerse por tipo de producto porque dicho análisis no reflejaría exactamente la situación de la industria de la Unión en relación con el producto similar. De hecho, no es necesario mostrar el perjuicio con respecto a cada uno de los tipos de producto. Por consiguiente, se rechazan estas alegaciones.
- (218) Las mismas partes alegaron además que, incluso en ausencia de medidas antidumping, los productores exportadores chinos fijarían sus precios de exportación basándose en los precios que puedan ser absorbidos por el mercado. Estas partes alegaron que era probable, por tanto, que dichos precios solo tuvieran un impacto limitado en la rentabilidad de la industria de la Unión, en caso de tener alguno.
- (219) Esta alegación no estaba justificada por ninguna prueba y no tenía en cuenta las conclusiones de la Comisión sobre las posibles evoluciones de los precios de los productores exportadores chinos en caso de que las medidas dejaran de tener efecto, tal como se indica en los considerandos 190 y 191. La investigación mostró que los niveles de precio probables si se derogaran las medidas antidumping serían entre un 8 % y un 30 % inferiores a los precios de venta de la industria de la Unión. Por tanto, se rechazaron las alegaciones a este respecto.
- (220) Las mismas partes sostuvieron que las medidas antidumping proporcionarían una ventaja competitiva injusta a la industria de la Unión, que ya había externalizado presuntamente su producción de productos de gama inferior a instalaciones de ultramar, lo que no está en consonancia con los objetivos de las medidas antidumping.
- (221) Como se explica en el considerando 258, la investigación puso de manifiesto que los productores de la Unión habían importado solo volúmenes insignificantes de ruedas de aluminio y que no todas estas importaciones procedían necesariamente de las instalaciones vinculadas. Sobre esta base, no pudo demostrarse que la industria de la Unión tuviera ninguna ventaja competitiva injusta en relación con las instalaciones de ultramar y, por tanto, se rechaza esta alegación.

- (222) Las mismas partes alegaron también que sería improbable que la derogación de las medidas diera lugar a una reaparición del perjuicio basándose en que el aumento de cuota de mercado y el nivel de precio inferior de las importaciones turcas en comparación con el precio de venta de la industria de la Unión tampoco había tenido dicho efecto en la industria de la Unión.
- (223) Hay que señalar que el precio medio de las importaciones procedentes de Turquía fue, tal como se indica en el cuadro 6, de 48,50 EUR durante el PIR, que es superior al precio no perjudicial de 48,25 EUR mencionado en el considerando 196. Además, tal como se explica en el mismo considerando, es probable que los productores exportadores chinos sean capaces de vender a la Unión a precios al menos un 8 % inferiores a los precios de la industria de la Unión en ausencia de derechos, e incluso hasta un 30 % inferiores, es decir, a niveles de precio perjudiciales considerablemente inferiores a los niveles de precio actuales de las importaciones procedentes de Turquía. Por consiguiente, cualquier efecto de las importaciones turcas en la situación de la industria de la Unión no puede considerarse un indicador útil del efecto probable de las importaciones procedentes de China en caso de que las medidas dejen de tener efecto.
- (224) Las mismas partes alegaron que, sobre la base de los precios medios de las importaciones procedentes de China durante el PIR (derechos antidumping excluidos y coste posterior a la importación añadido), no ha habido ninguna subvalorización de los precios de las importaciones procedentes de China que indique que, en caso de que se supriman las medidas, dichas importaciones no se harían también a niveles de precio perjudiciales.
- (225) Esta alegación se basaba en un análisis incorrecto. En primer lugar, estas partes no fundamentaron el nivel del coste posterior a la importación utilizado en su cálculo (5,7 %) y no presentaron ninguna prueba a este respecto. En segundo lugar, la alegación se basa en una comparación de los precios medios sin tomar en consideración los diferentes tipos de producto. Como se explicó en el considerando 123, los precios de importación comparados a nivel de tipo de producto, de los productores exportadores chinos considerados sin derechos antidumping estarían subcotizados en un 8,0 % por término medio con respecto a los precios de venta de la industria de la Unión. Por tanto, se rechaza esta alegación.
- (226) Otra parte interesada alegó que la derogación del derecho antidumping no daría lugar probablemente a una reaparición del perjuicio basándose en la suposición de que en el mercado de la Unión las ventas se realizan principalmente en el segmento OEM, en el que la demanda estaría impulsada por la capacidad de los suministradores para cumplir los requisitos estrictos de los fabricantes más que por el precio. A este respecto, esta parte alegó que no había capacidad excedentaria de los productores exportadores chinos en el segmento OEM. Afirmó que los fabricantes de automóviles de la UE tienen requisitos estrictos con respecto a las cualificaciones técnicas, la coherencia, la fiabilidad y la proximidad cuando seleccionan los suministradores. Por consiguiente, se alegó que la capacidad excedentaria en el mercado chino no puede simplemente enviarse a bajo precio en caso de que las medidas dejen de tener efecto.
- (227) Otras partes hicieron alegaciones similares afirmando que la industria de la Unión sería capaz de mantener una cuota importante de mercado porque se considera un suministrador de calidad de productos tecnológicamente avanzados como las «ruedas resplandor». Sostuvieron que se sigue prefiriendo a la industria de la Unión por encima de las importaciones procedentes de terceros países, en particular en el segmento OEM de gama alta.
- (228) La investigación mostró que una serie de exportadores chinos ya producen también las ruedas grandes y las «ruedas resplandor» y que tienen niveles similares a los de los productores de la Unión en cuanto a cualificaciones, calidad, coherencia y fiabilidad, y que han sido certificados por sus clientes OEM en la Unión. De hecho, los productores exportadores chinos, también los no incluidos en la muestra o los que no cooperaron, ya son suministradores de los fabricantes de automóviles tanto para sus plantas en la Unión como en China. Por consiguiente, la proximidad no es tampoco un obstáculo para la certificación, la licitación o desde el punto de vista técnico. Por otra parte, el problema de la proximidad con respecto a los plazos de suministro podría abordarse fácilmente con soluciones logísticas, como el almacenamiento, y no es por tanto un factor decisivo que impida que las importaciones chinas crezcan dando lugar a la reaparición del perjuicio. Por consiguiente, se rechaza esta alegación.
- (229) La misma parte alegó también que en China no había capacidad disponible en el segmento OEM y que la capacidad excedentaria de China solo se refería a las ruedas de aluminio destinadas al segmento AM. Sin embargo, no se fundamentó esta alegación. En cambio, la investigación mostró que los productores de ruedas de aluminio producían tanto para el segmento OEM como para el segmento AM utilizando las mismas instalaciones de fabricación y que, por tanto podían utilizar su capacidad disponible en ambos segmentos por igual. De hecho, esto se demuestra también porque, como se explica en el considerando 113, los productores exportadores chinos han cambiado del segmento AM al segmento OEM entre el PI de la investigación original y el PIR. Por consiguiente, se rechaza este argumento.

- (230) Un productor exportador chino alegó que las características técnicas de las ruedas de aluminio producidas por la industria de la Unión difirieron de las de las producidas y vendidas por los exportadores chinos. Esto garantizaría a la industria de la Unión grandes contratos con clientes de la Unión independientemente de que se deroguen o no las medidas. Además, esta parte sostuvo que los contratos a largo plazo de los productores de la Unión con usuarios de OEM tienen como consecuencia que es improbable que la industria de la Unión pierda volúmenes de venta y cuota de mercado en un futuro próximo en favor de las importaciones chinas y que, por tanto, las importaciones chinas no aumentarán en caso de que las medidas dejen de tener efecto.
- (231) La investigación puso de manifiesto que no hay, o solo hay pocas, diferencias importantes entre las ruedas de aluminio procedentes de diferentes fuentes, China incluida, y que las ruedas de aluminio de todas las fuentes son básicamente intercambiables. No es habitual que las ruedas de aluminio se compren en varias fuentes y la investigación ha demostrado que los mismos clientes se abastecen tanto en la industria de la Unión como en productores exportadores chinos.
- (232) Con respecto a la alegación de que los contratos a largo plazo de la industria de la Unión impedirían un aumento de las importaciones chinas, la investigación mostró que, por lo general, los contratos entre los productores de la Unión y los usuarios pertinentes no incluyen compromisos vinculantes de cantidades a largo plazo. Por consiguiente, los contratos existentes no constituyen, como tales, una garantía para mantener las ventas, tal como se alega.
- (233) Por lo tanto, se desestimaron las alegaciones de esta parte este punto.
- (234) Otra parte alegó que el cambio de la demanda al segmento OEM ha situado a la industria de la Unión en una situación de liderazgo y que las limitaciones de capacidad de la industria de la Unión darán lugar ahora a una importante escasez de suministro en el mercado de la Unión. De acuerdo con esta alegación, se prevé que esta situación continúe hasta bien entrada la próxima década. Además, esta parte, así como otras partes, alegaron que la propia industria de la Unión había admitido que su cartera de pedidos estaba ya llena hasta 2019-2022 al afirmar que los contratos para los próximos años ya se habían cerrado y que, por lo tanto, toda la utilización de la capacidad y los precios rentables estaban garantizados hasta 2022. De acuerdo con estas partes, el cambio al segmento OEM ha permitido también que la industria de la Unión pase de unas pérdidas del 5 % en 2009 a unos beneficios del 10 % durante el PIR. Con arreglo a esto, estas partes sostuvieron que la expiración del derecho antidumping no daría lugar probablemente a la reaparición del perjuicio.
- (235) La alegación anterior se basaba en una lectura inexacta de la observación de la Unión en la que explicaba que la cartera de pedidos abarcaba los suministros para 2019-2022. Con esto no se afirma, sin embargo, que la cartera de pedidos estuviera llena ni que los contratos para los próximos cinco años se hubieran cerrado ya, sino solo que la cartera de pedidos abarcaba los suministros desde 2019 hasta 2022. Por consiguiente, tal como se indicó en el considerando 232, los contratos entre los productores de la Unión y los clientes pertinentes no incluyen compromisos vinculantes de cantidades a largo plazo. Asimismo, los precios, incluso en los contratos en curso, están sujetos a revisiones periódicas. Por consiguiente, la alegación de que la toda la utilización de la capacidad y los precios rentables están garantizados al menos hasta 2022 no está justificada y se rechaza. Por último, la afirmación de que el aumento de la rentabilidad de la industria de la Unión se debía al cambio al segmento OEM también era incorrecta. Como se indicó en el considerando 143, el segmento OEM ya era el principal segmento de la industria de la Unión durante el PI de la investigación original, en la que, como se señala en el considerando 106 del Reglamento de Ejecución (UE) n.º 964/2010, la Unión tuvo también importantes pérdidas en el segmento OEM. Por tanto, se rechaza esta alegación.
- (236) Una parte interesada alegó también que los productores exportadores chinos pertenecientes al segmento OE han utilizado casi plenamente las capacidades de producción y, por lo tanto, no es probable que aumenten significativamente sus ventas a la Unión en caso de que las medidas dejen de tener efecto. Esta parte alegó también que, en general, como consecuencia del aumento del consumo en la Unión, incluso un incremento de las importaciones procedentes de China no causaría ningún perjuicio importante a la industria de la Unión, teniendo en cuenta en particular que la capacidad de producción de la industria de la Unión no podría satisfacer la demanda de la Unión.
- (237) Las estimaciones de la capacidad china presentadas por esta parte para apoyar sus alegaciones no correspondían, sin embargo, a las conclusiones de la investigación actual expuestas en los considerandos 55 a 74. Por consiguiente, se rechazan las alegaciones de que en China no había una capacidad excedentaria considerable y de que la evolución del consumo de la Unión mitigaría el perjuicio en caso de que se levantara la medida.
- (238) La misma parte sostuvo también que se espera que la producción china de automóviles aumente entre 2015 y 2020, de acuerdo con el decimotercer plan quinquenal, pasando de 24,5 millones de unidades a 30 millones de

unidades en este período. Esta parte alegó que este aumento de la producción de automóviles daría lugar a un aumento correspondiente de la demanda china de ruedas de aluminio y que, por tanto, los productores chinos aumentarían sus ventas nacionales en lugar de reorientar sus exportaciones a la Unión en caso de que las medidas antidumping dejaran de tener efecto.

- (239) Como se expuso en los considerandos 89 a 91, y aunque existe de hecho una relación estrecha entre el mercado del automóvil y el de las ruedas de aluminio, no es probable que la subida de la demanda de ruedas de aluminio en el mercado nacional chino absorba la capacidad excedentaria disponible en China, teniendo en cuenta también las importantes diferencias de precios en el mercado nacional chino en comparación con el mercado de la Unión. Por tanto, se rechazó esta alegación.
- (240) Varias partes sostuvieron que no es probable que el perjuicio reaparezca porque la industria de la Unión se beneficia del crecimiento del consumo de ARW a nivel mundial y en la Unión, a pesar del aumento de las importaciones procedentes de China en la Unión. Además, se alegó que el crecimiento previsto del consumo permitiría a los productores exportadores chinos aumentar sus exportaciones al mercado de la Unión sin ejercer ninguna presión sobre los precios.
- (241) La investigación mostró que es probable que se reorienten volúmenes significativos de exportaciones chinas a la Unión debido a su atractivo (considerandos 75 a 88). Además hay en China gran capacidad excedentaria que también podría reorientarse al mercado de la Unión. Por consiguiente, los productores exportadores chinos serán capaces de absorber no solo el mayor consumo, sino también los volúmenes de venta de los productores de la Unión. En consecuencia, incluso en la hipótesis de un aumento del consumo, hay una gran probabilidad de que las exportaciones chinas absorban volúmenes de venta y cuotas de mercado en detrimento de la industria de la Unión. Además, es probable que los precios sean entre un 8 % y un 30 % inferiores a los de la industria de la Unión, tal como se indica en considerando 191, con los efectos descritos en el considerando 192, dando lugar a una probable reaparición del perjuicio importante para la Unión. Se rechaza, por tanto, esta alegación.
- (242) Con arreglo a lo anterior, la Comisión concluyó que, si se derogaran las medidas, con toda probabilidad reaparecería el perjuicio para la industria de la Unión.

## G. INTERÉS DE LA UNIÓN

### 1. Observaciones preliminares

- (243) De conformidad con el artículo 21 del Reglamento de base, la Comisión examinó si el mantenimiento de las medidas en vigor contra China sería contrario al interés de la Unión en su conjunto. El análisis del interés de la Unión se basó en una estimación de los diversos intereses implicados, incluidos los de la industria de la Unión, los importadores, los usuarios y los proveedores de la industria de la Unión (industria proveedora).

### 2. Interés de la industria de la Unión

- (244) La investigación constató que durante el PIR, la industria de la Unión se había recuperado del perjuicio causado por las importaciones objeto de dumping procedentes de China. En caso de que se deroguen las medidas contra China es, sin embargo, probable que el perjuicio reaparezca porque la industria de la Unión estaría expuesta a las importaciones objeto de dumping procedentes de China, posiblemente en volúmenes significativos, que ejercerían una presión importante sobre los precios. Como consecuencia de ello, la situación económica de la industria de la Unión se deterioraría probablemente de manera considerable por las razones expuestas anteriormente. En cambio, el mantenimiento de las medidas aportaría certidumbre al mercado, permitiendo que la industria de la Unión conservara su situación económica positiva y prosiguiera sus planes de inversión para aumentar su capacidad de producción a fin de satisfacer la demanda creciente y los requisitos técnicos en evolución de las ruedas de aluminio.
- (245) Sobre esta base, se concluyó que el mantenimiento de las medidas antidumping vigentes redundaría en beneficio de la industria de la Unión.

### 3. Interés de los importadores

- (246) Se contactó a ocho importadores/usuarios en la fase inicial. Once empresas, seis de las cuales importaban ruedas de aluminio procedentes de China, respondieron al formulario de muestreo.

- (247) La investigación mostró que tres de esas seis empresas eran de hecho fabricantes de automóviles que utilizaban ruedas de aluminio en la fabricación de automóviles y fueron consideradas, por tanto, usuarios, cuya situación se analiza en los considerandos 250 a 268. Las importaciones de los otros tres importadores no vinculados representaban menos del 2 % del volumen total de las importaciones procedentes de China durante el PIR.
- (248) Solo una de las respuestas al cuestionario recibidas de los tres importadores vinculados anteriores eran suficientemente completas para utilizarlas en el análisis. Este importador se abastecía de ruedas de aluminio también en suministradores de otros mercados de terceros países y la proporción del volumen de negocios del producto afectado en su actividad total era solo una parte de esta. Sobre esta base, puede considerarse que los derechos no tenían un efecto significativo en la actividad global de este importador relacionada con las ruedas de aluminio. De hecho, la actividad relacionada con las ruedas de aluminio era rentable.
- (249) Con arreglo a esto, no hay indicios de que el mantenimiento de las medidas tenga un impacto negativo significativo para los importadores que sea mayor que el impacto positivo de las medidas para la industria de la Unión.

#### 4. Interés de los usuarios

- (250) Se enviaron cuestionarios a 70 usuarios conocidos. Siete fabricantes de automóviles se manifestaron respondiendo al cuestionario. También cooperó una asociación que representa a usuarios e importadores de ruedas de aluminio vendidas en el segmento OEM. Ningún otro usuario cooperó en la investigación.
- (251) Las importaciones de los usuarios que cooperaron representaban el 50,4 % de las importaciones totales en la Unión procedentes de China.
- (252) La investigación mostró que, en general, los fabricantes de automóviles solo dependen de los suministros chinos en una medida limitada y que la mayor parte de las ruedas de aluminio se compraron a la industria de la Unión. Algunos de los usuarios que cooperaron no importaron de China en absoluto, algunos importaron de menos del 5 % de lo que necesitaban y otros hasta el 10 %. La investigación también puso de manifiesto que determinados usuarios se beneficiaron del régimen de perfeccionamiento activo en las importaciones procedentes de China, aunque de manera limitada, ya que revendieron el producto final en mercados de exportación.
- (253) Todos los usuarios que cooperaron se opusieron a las medidas alegando que estaban interesados en diversas fuentes de abastecimiento. Estos usuarios alegaron que las medidas los harían depender de un número limitado de productores de la Unión. Sin embargo, la investigación mostró la existencia de importaciones procedentes de otros terceros países, en particular Turquía, que aumentaron durante el período considerado. En conjunto, durante el período considerado, el volumen de las importaciones en la Unión procedentes de otros terceros países aumentó un 35 %, con una progresión más rápida que la del consumo de la Unión.
- (254) A la luz de estas conclusiones, se rechaza el argumento de la falta de diversidad de la oferta.
- (255) Los fabricantes europeos de automóviles alegaron que la continuación de las medidas sería contraria al interés de la Unión porque las medidas antidumping afectarían negativamente a la competitividad de los fabricantes de automóviles en la Unión. Alegaron también que la industria de la Unión no tendría suficiente capacidad de producción disponible para satisfacer la demanda de la Unión.
- (256) Una parte interesada alegó además que la industria de la Unión importaría ruedas de aluminio procedentes de China y otros terceros países para satisfacer la demanda cada vez mayor de sus clientes que no puede ser satisfecha por la capacidad de producción de la Unión.
- (257) Como muestra el cuadro 7 en el considerando 137, la tasa de utilización de la capacidad de la industria de la Unión se situó entre un 88 % y un 93 % durante el período considerado. Sin embargo, la investigación ha puesto de manifiesto que la industria de la Unión ha estado invirtiendo en aumento de la capacidad para satisfacer la mayor demanda de la Unión y se espera que dicho aumento alivie las posibles carencias alegadas. Se prevé que estas inversiones continúen en el futuro.

- (258) Por último, con respecto a las presuntas importaciones en la Unión procedentes de China y otros terceros países, la investigación mostró que los productores de la Unión incluidos en la muestra han importado solamente volúmenes insignificantes de ruedas de aluminio y que las importaciones procedían de Suiza y Turquía, pero no de China. Esto es también cierto con respecto a los demás productores de la Unión que, de acuerdo con la información disponible en la solicitud, importaron muy pocas ruedas de aluminio, a saber, menos de 500 000 unidades, lo que corresponde a menos del 1 % de la producción de la Unión durante el PIR.
- (259) Hay que señalar además que las importaciones procedentes de otros terceros países aumentaron durante el período considerado y que, por lo tanto, las medidas antidumping no deberían impedir que los usuarios importen ruedas de aluminio procedentes de China, sino solo eliminar las distorsiones y garantizar unas condiciones de competencia equitativas entre la industria china y la industria de la Unión. Por tanto, se rechazaron las alegaciones a este respecto.
- (260) Con respecto a la competitividad de la industria automovilística, la investigación ha puesto de manifiesto que, debido al régimen de perfeccionamiento activo, los fabricantes de automóviles pudieron evitar el pago de derechos antidumping sobre las ruedas de aluminio instaladas en vehículos que se venden a mercados de exportación. Durante el período considerado, las importaciones con arreglo al régimen de perfeccionamiento activo procedentes de China oscilaron entre el 21 % y el 28 % de las importaciones totales procedentes de China.
- (261) Las mismas partes alegaron también que el efecto acumulativo de varios derechos antidumping en vigor aplicados a varios insumos de los fabricantes de automóviles, como elementos de fijación, acero inoxidable, alambres, acero revestido de materias orgánicas, hilados de alta tenacidad y alambres de molibdeno, además de las ruedas de aluminio, tiene un impacto negativo en su situación.
- (262) La investigación puso de manifiesto que el impacto de las medidas en el coste de las ruedas de aluminio es limitado y representa como máximo un 0,2 %. Esta conclusión se deriva de la conclusión de la investigación actual de que las ruedas de aluminio representan solamente el 1 % del coste de un vehículo. Por consiguiente, el argumento del impacto negativo significativo en el coste no se considera importante y se rechaza.
- (263) En relación con el efecto acumulativo de otras medidas antidumping en vigor aplicadas a algunos otros insumos, estas partes no han facilitado pruebas específicas al respecto. La investigación no puede, por tanto, verificar las afirmaciones realizadas y debe rechazarse la alegación.
- (264) Después de la comunicación, una parte interesada sostuvo que la falta de capacidad disponible en el segmento OEM de la industria de la Unión y los suministradores de terceros países tiene un efecto considerable en los fabricantes de automóviles de la Unión. Afirmaron que no tenían otra opción más que importar ruedas de aluminio procedentes de China y que el derecho antidumping actual tiene un impacto directo en el coste de dichas importaciones. Además, se alegó que la falta de capacidad de la industria de la Unión afecta negativamente a la productividad y la competitividad de los fabricantes de automóviles y que la Comisión no ha considerado el impacto indirecto del coste del derecho antidumping en la situación de los fabricantes de automóviles.
- (265) La investigación puso de manifiesto que la industria de la Unión ha estado invirtiendo en aumento de la capacidad para satisfacer la mayor demanda de la Unión a fin de aliviar las posibles carencias. Por consiguiente, se rechaza el argumento relativo a la falta de capacidad. Con respecto al impacto del coste, como se indicó en el considerando 262, la investigación puso de manifiesto que las medidas sobre las ruedas de aluminio tienen solo un impacto muy limitado en el coste global de los fabricantes de automóviles y, por consiguiente, se rechaza este argumento. Por último, dado que el objetivo y el efecto de las medidas antidumping no es impedir que los usuarios importen ruedas de aluminio procedentes de China, el coste indirecto alegado por esta parte tampoco está directamente relacionado con los derechos. Por tanto, se rechaza esta alegación.
- (266) La misma parte sostuvo también que las ampliaciones de la capacidad previstas no serán suficientes para satisfacer la demanda creciente en 2020 y que la industria de la Unión no ha justificado su afirmación de que está aumentando la capacidad. En este contexto, esta parte también puso en cuestión la manera en que la Comisión ha verificado que la industria de la Unión será capaz de satisfacer la demanda de la Unión.
- (267) Como se expuso en el considerando 257, la investigación mostró que la industria de la Unión ha estado invirtiendo en aumento de la capacidad para satisfacer la mayor demanda de la Unión. De manera más precisa, los aumentos de capacidad previstos, presentados por los productores de la Unión, se compararon con las

previsiones de producción de automóviles en la Unión. Asimismo, los productores de la Unión incluidos en la muestra justificaron los planes de inversión previstos y en curso. Este análisis reveló que los aumentos de capacidad previstos eran mayores que el aumento esperado de la demanda en la Unión para el período 2015-2018. Por razones de confidencialidad y anonimato, los planes de inversión individuales no pueden comunicarse a las partes. Por ello, se rechazan las alegaciones de que las ampliaciones de la capacidad no serán suficientes para satisfacer la demanda creciente y de que la industria de la Unión no ha justificado su afirmación de que está aumentando la capacidad.

- (268) Por estos motivos, se concluye que el mantenimiento de las medidas no tendría un impacto negativo significativo sobre la situación de los usuarios.

#### **5. Interés de las industrias proveedoras**

- (269) Se enviaron cuestionarios a asociaciones y suministradores conocidos de materia prima/equipo a la industria de la Unión, así como a 28 suministradores individuales de la Unión conocidos. Una asociación que representa a la industria de aluminio de la Unión presentó observaciones.
- (270) Dicha asociación afirmó que hay un gran riesgo de exceso de capacidad en China y de que las prácticas de dumping recurrentes de los productores exportadores chinos afecten muy negativamente a la industria de la Unión en caso de que se supriman las medidas. Esto afectaría a su vez negativamente a la producción y el empleo en la fase inicial de la cadena de valor del aluminio. Por consiguiente, esta asociación apoyó la prórroga de las medidas antidumping actuales.
- (271) Se concluye, por tanto, que el mantenimiento de las medidas redundaría en beneficios de las industrias proveedoras.
- (272) Una parte interesada alegó que la Comisión había ignorado indebidamente pruebas importantes motivadas que habían presentado los fabricantes de automóviles y, en su lugar, había basado las conclusiones en declaraciones adelantadas por la industria de la Unión no fundamentadas. La Comisión aclaró en la audiencia con el Consejero Auditor mencionada en el considerando 10 que toda la información presentada se había tomado debidamente en consideración. La información presentada por la industria de la Unión se verificó. Por tanto, se rechazó esta alegación.

#### **6. Conclusión sobre el interés de la Unión**

- (273) Sobre la base de lo anterior, la Comisión concluyó que no había razones convincentes para afirmar que el mantenimiento de las medidas contra las importaciones de ruedas de aluminio originarias de China sería contrario al interés de la Unión.

### **H. CONCLUSIÓN Y COMUNICACIÓN**

- (274) Se informó a todas las partes de los principales hechos y consideraciones sobre cuya base se tenía la intención de mantener las medidas vigentes contra China. Además, se les concedió un plazo para formular observaciones tras comunicárseles dicha información. Se tuvieron debidamente en cuenta las observaciones y los comentarios pertinentes cuando estaban justificados.
- (275) Se deduce de lo anterior que, tal como está previsto en el artículo 11, apartado 2, del Reglamento de base, deben mantenerse las medidas antidumping aplicables a las importaciones de determinadas hojas de aluminio originarias de China, impuestas mediante el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 964/2010.
- (276) El Comité creado en virtud del artículo 15, apartado 1, del Reglamento (UE) 2016/1036, no ha emitido ningún dictamen.

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, incluidas actualmente 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.



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*

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, incluidas 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 unidades importadas bajo este código, así como su origen.

#### *Artículo 3*

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 2, se introducirá el número de unidades de los productos importados en el campo pertinente de la declaración.

#### *Artículo 4*

El presente Reglamento entrará en vigor al día siguiente 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 Bruselas, el 23 de enero de 2017.

*Por la Comisión*  
*El Presidente*  
Jean-Claude JUNCKER