

II

(Nelegislativní akty)

NAŘÍZENÍ

PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2017/109

ze dne 23. ledna 2017

o uložení konečného antidumpingového cla na dovoz některých hliníkových kol pocházejících z Čínské lidové republiky na základě přezkumu před pozbytím platnosti podle čl. 11 odst. 2 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/1036

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/1036 ze dne 8. června 2016 o ochraně před dumpingovým dovozem ze zemí, které nejsou členy Evropské unie ⁽¹⁾ (dále jen „základní nařízení“), a zejména na čl. 11 odst. 2 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

A. POSTUP

1. Platná opatření

- (1) V návaznosti na antidumpingové šetření (dále jen „původní šetření“) uložila Rada prováděcím nařízením (EU) č. 964/2010 ⁽²⁾ konečné antidumpingové clo na dovoz některých hliníkových kol pocházejících z Čínské lidové republiky (dále jen „ČLR“ nebo „Čína“ či „dotčená země“).
- (2) Opatření měla podobu valorického (*ad valorem*) cla z dovozu z ČLR, které bylo stanoveno ve výši 22,3 %.

2. Žádost o přezkum před pozbytím platnosti

- (3) Po zveřejnění oznámení o nadcházejícím pozbytí platnosti ⁽³⁾ platných antidumpingových opatření obdržela Komise žádost o zahájení přezkumu opatření vůči ČLR před pozbytím platnosti podle čl. 11 odst. 2 nařízení Rady (ES) č. 1225/2009 ⁽⁴⁾.
- (4) Žádost podalo Sdružení evropských výrobců kol (Association of European Wheel Manufacturers, EUWA) (dále jen „žadatel“), a sice jménem výrobců představujících více než 25 % celkové výroby některých hliníkových kol v Unii.
- (5) Žádost byla podána z toho důvodu, že pokud by opatření pozbyla platnosti, vedlo by to pravděpodobně k pokračování dumpingu a obnovení újmy způsobované výrobnímu odvětví Unie.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 176, 30.6.2016, s. 21.

⁽²⁾ Prováděcí nařízení Rady (EU) č. 964/2010 ze dne 25. října 2010 o uložení konečného antidumpingového cla z dovozu některých hliníkových kol pocházejících z Čínské lidové republiky a o konečném výběru uloženého prozatímního cla (Úř. věst. L 282, 28.10.2010, s. 1.)

⁽³⁾ Oznámení o nadcházejícím pozbytí platnosti některých antidumpingových opatření (Úř. věst. C 47, 10.2.2015, s. 4.)

⁽⁴⁾ Nařízení Rady (ES) č. 1225/2009 ze dne 30. listopadu 2009 o ochraně před dumpingovým dovozem ze zemí, které nejsou členy Evropského společenství (Úř. věst. L 343 22.12.2009, s. 51). Toto nařízení bylo zrušeno základním nařízením.

3. Zahájení přezkumu před pozbytím platnosti

- (6) Komise dospěla k závěru, že pro zahájení přezkumu před pozbytím platnosti existují dostatečné důkazy, a dne 27. října 2015 vyhlásila oznámením v *Úředním věstníku Evropské unie* ⁽¹⁾ (dále jen „oznámení o zahájení přezkumu“) zahájení přezkumu před pozbytím platnosti podle čl. 11 odst. 2 nařízení (ES) č. 1225/2009.

4. Šetření

Období přezkumného šetření a posuzované období

- (7) Šetření pravděpodobnosti pokračování nebo obnovení dumpingu a újmy se týkalo období od 1. října 2014 do 30. září 2015 (dále jen „období přezkumného šetření“ nebo „OPŠ“). Zkoumání trendů, které mají význam pro posouzení pravděpodobnosti pokračování nebo obnovení újmy, se týkalo období od 1. ledna 2012 do konce období přezkumného šetření (dále jen „posuzované období“).

Strany dotčené šetřením

- (8) Komise o zahájení přezkumu před pozbytím platnosti oficiálně vyrozuměla žadatele, ostatní známé výrobce v Unii, vyvážející výrobce v ČLR, známé dovozce, uživatele a obchodníky, o nichž je známo, že se jich řízení týká, známá sdružení zastupující výrobce v Unii a uživatele a zástupce zemí vývozu.
- (9) Zúčastněným stranám, včetně výrobců v Turecku, byla poskytnuta příležitost písemně vyjádřit své stanovisko a požádat o slyšení ve lhůtě uvedené v oznámení o zahájení přezkumu. Všechny zúčastněné strany, které o to požádaly a které prokázaly, že mají konkrétní důvody ke slyšení, byly vyslechnuty.
- (10) Sdružení evropských výrobců automobilů („ACEA“) požádalo o slyšení u úředníka pro slyšení v obchodních řízeních (dále jen „úředník pro slyšení“). Slyšení se konalo dne 5. prosince 2016.
- (11) Žadatelé a spolupracující turečtí výrobci ve srovnatelné zemi požadovali, aby jejich názvy byly považovány za důvěrné údaje kvůli obavě, že by mohli čelit odvetným opatřením ze strany odběratelů nebo konkurence. Komise se domnívala, že skutečně existuje značná možnost odvetných opatření, a uznala, že by názvy žadatelů a spolupracujících tureckých výrobců neměly být zveřejněny. Aby byla skutečně zaručena anonymita, byla zachována rovněž důvěrnost názvů ostatních výrobců v Unii s cílem zabránit možnému odvození názvů žadatelů.

Výběr vzorku

- (12) V oznámení o zahájení přezkumu Komise uvedla, že možná bude nutné vybrat vzorek zúčastněných stran v souladu s článkem 17 základního nařízení.

Výběr vzorku vyvážejících výrobců v ČLR

- (13) Aby mohla Komise rozhodnout, zda je výběr vzorku nutný, a pokud ano, vzorek vybrat, požádala všechny známé vyvážející výrobce v ČLR, aby poskytli informace uvedené v oznámení o zahájení řízení. Komise mimoto požádala stálou misi ČLR při Evropské unii, aby identifikovala a/nebo oslovila případné další vyvážející výrobce, kteří by mohli mít zájem o účast na šetření.
- (14) Požadované informace poskytlo a se zařazením do vzorku souhlasilo 21 vyvážejících výrobců v dotčené zemi. V souladu s čl. 17 odst. 1 základního nařízení vybrala Komise vzorek sestávající ze čtyř skupin vyvážejících výrobců, a to na základě největšího vykázaného objemu výroby a prodeje, který mohl být v době, která byla k dispozici, přiměřeně přezkoumán. Na tomto základě měly čtyři skupiny čínských vyvážejících výrobců zařazené

⁽¹⁾ Oznámení o zahájení přezkumu před pozbytím platnosti antidumpingových opatření vztahujících se na dovoz některých hliníkových kol pocházejících z Čínské lidové republiky (Úř. věst. C 355, 27.10.2015, s. 8.)

do vzorku roční objem výroby ve výši 80 milionů kol, což představovalo přibližně 70 % celkové vykázané výroby a prodeje všech spolupracujících společností/skupin společností. Čtyři skupiny zařazené do vzorku pokrývaly podle údajů Eurostatu v období přezkumného šetření přibližně 40 % celkového čínského vývozu do Unie.

- (15) Podle čl. 17 odst. 2 základního nařízení byli všichni známí dotčení vyvážející výrobci a orgány v dotčené zemi konzultováni ohledně výběru vzorku. Připomínky podali dva vyvážející výrobci, kteří požádali o zařazení do vzorku. Tito vyvážející výrobci uvedli, že navrhovaný vzorek není dostatečně reprezentativní, jelikož do Unie vyvážejí větší objemy než dvě vybrané skupiny, a že při výběru nebyly vzaty v potaz rozdíly mezi hliníkovými koly pro výrobce původního zařízení („OEM“) (především výrobci automobilů) a pro následný trh (např. distributoři, maloobchodníci, opravny apod.) (viz 28. bod odůvodnění).
- (16) Z důvodů uvedených v 14. bodě odůvodnění pokládala Komise vybraný vzorek za reprezentativní. Prodej na následném trhu v porovnání s prodejem na trhu OEM nebyl součástí kritérií pro výběr, každopádně tři z celkem čtyř skupin prodávají kola do Unie na následném trhu i na trhu OEM. Na základě výše uvedených skutečností byl navrhovaný vzorek zachován a žádosti dvou čínských vyvážejících výrobců byly zamítnuty. Žádné další připomínky nebyly obdrženy.

Výběr vzorku výrobců v Unii

- (17) V oznámení o zahájení přezkumu Komise uvedla, že vybrala předběžný vzorek výrobců v Unii. V souladu s čl. 17 odst. 1 základního nařízení vybrala Komise vzorek na základě největšího reprezentativního objemu prodeje a výroby, přičemž přihlédla rovněž k zeměpisnému rozsahu. Vzorek sestával ze sedmi výrobců v Unii, kteří byli rovněž žadateli. Na výrobce v Unii zařazené do vzorku připadalo více než 30 % celkové výroby v Unii a vzorek zahrnoval výrobce působící na trhu OEM i na následném trhu. Komise vyzvala zúčastněné strany, aby se k předběžnému vzorku vyjádřily. Ve stanovené lhůtě nebyly obdrženy žádné připomínky, a předběžný vzorek byl tudíž potvrzen. Vzorek se považuje za reprezentativní pro výrobní odvětví Unie.
- (18) Jedna strana tvrdila, že jí anonymita výrobců v Unii znemožnila uplatnit její procesní právo účinně se vyjádřit k předběžnému vzorku. Jak je uvedeno v 11. bodě odůvodnění, kvůli riziku odvetných opatření ze strany odběratelů nebo konkurence se žádost výrobců v Unii o zachování anonymity považovala za odůvodněnou. Tato strana nepředložila žádné argumenty či informace, které by vyvracely dostupné údaje, a toto tvrzení bylo proto zamítnuto.
- (19) Dne 27. ledna 2016 jeden z výrobců v Unii zařazených do vzorku Komisi sdělil, že není s to na dotazník odpovědět. Konečný vzorek výrobců v Unii proto sestával ze šesti výrobců v Unii. Tito výrobci však přesto představovali více než 30 % celkové výroby v Unii. Konečný vzorek se proto považoval za reprezentativní pro výrobní odvětví Unie.

Výběr vzorku dovozců, kteří nejsou ve spojení, dotazníky a spolupráce

- (20) Aby mohla Komise rozhodnout, zda je výběr vzorku nutný, a pokud ano, vzorek vybrat, požádala všechny dovozce, kteří nejsou ve spojení, aby poskytli informace uvedené v oznámení o zahájení přezkumu.
- (21) Při zahájení přezkumu bylo kontaktováno osmdesát známých dovozců/uživatelů, kteří byli vyzváni, aby objasnili svou činnost a popřípadě vyplnili formulář pro výběr vzorku, jenž byl připojen k oznámení o zahájení přezkumu.
- (22) Formulář pro výběr vzorku vyplnilo jedenáct společností. Šest z nich uvedlo, že dovážejí hliníková kola z ČLR a prodávají je dále v Unii. Původně proto byly považovány za dovozce, kteří nejsou ve spojení. Kvůli omezenému počtu společností se výběr vzorku nepokládal za odůvodněný.

Dotazníky a inspekce na místě

- (23) Komise si opatřila a ověřila veškeré informace, které považovala za nezbytné za účelem stanovení pravděpodobnosti pokračování nebo obnovení dumpingu, pravděpodobnosti pokračování či obnovení újmy a ke stanovení zájmu Unie.

- (24) Komise zaslala dotazníky čtyřem čínským vyvážejícím výrobcům/skupinám vyvážejících výrobců zařazeným do vzorku, dvěma výrobcům ve srovnatelné zemi, sedmi výrobcům v Unii zařazeným do vzorku, šesti dovozcům, kteří nejsou ve spojení a kteří se přihlásili k výběru vzorku, přibližně 70 uživatelům v Unii a 28 dodavatelům surovin/zařízení výrobnímu odvětví Unie v Unii.
- (25) Odpovědi na dotazník byly obdrženy od čtyř vyvážejících výrobců/skupin vyvážejících výrobců zařazených do vzorku, dvou výrobců ve srovnatelné zemi, šesti výrobců v Unii zařazených do vzorku, čtyř dovozců, kteří nejsou ve spojení, šesti uživatelů a dvou dodavatelů v Unii.
- (26) Komise provedla inspekce na místě v prostorách těchto společností:
- a) výrobci v Unii:
 - Inspekce na místě se uskutečnily v prostorách šesti výrobců v Unii zařazených do vzorku ⁽¹⁾
 - b) dovozci/uživatelé:
 - Inter Tyre Holland B.V., Moerdijk, Nizozemsko
 - Bayerische Motoren Werke AG, Mnichov, Německo
 - FCA ITALY S.p.A, Turín, Itálie
 - Opel Group GmbH, Rüsselsheim, Německo
 - c) vyvážející výrobci v dotčené zemi:
 - skupina Baoding Lizhong (dále jen „Baoding“) zahrnující společnosti:
 - Baoding Lizhong Wheel Manufacturing Co., Ltd, Baoding, provincie Hebei, ČLR
 - Tianjin Dicastal Wheel Manufacturing Co., Ltd, Tianjin, ČLR
 - skupina Dicastal (dále jen „Dicastal“) zahrnující společnosti:
 - CITIC Dicastal Co., Ltd, Qinhuangdao, provincie Hebei, ČLR
 - Dicastal Xinglong Wheel Co., Ltd, Qinhuangdao, provincie Hebei, ČLR
 - Wuxi Dicastal Wheel Manufacturing Co. Ltd, Wuxi, provincie Jiangsu, ČLR
 - skupina Kunshan Lioho Liufeng (dále jen „Lioho“) zahrnující společnosti:
 - Kunshan Liufeng Machinery Industry Co., Ltd, Kunshan, provincie Jiangsu, ČLR
 - Liufeng Precision Machinery Co., Ltd, Kunshan, provincie Jiangsu, ČLR
 - skupina Zhejiang Wanfeng (dále jen „Wanfeng“) zahrnující společnosti:
 - Zhejiang Wanfeng Auto Wheel Co. Ltd, Xinchang, provincie Zhejiang, ČLR
 - Ultra Wheel Ningbo Co. Ltd, Ningbo, provincie Zhejiang, ČLR
 - d) výrobci v zemi s tržním hospodářstvím
 - Inspekce na místě se uskutečnily v prostorách dvou spolupracujících výrobců v Turecku, které se považovalo za srovnatelnou zemi.

B. DOTČENÝ VÝROBEK A OBDOBNÝ VÝROBEK

1. Dotčený výrobek

- (27) Dotčeným výrobkem jsou hliníková kola pro motorová vozidla čísel KN 8701 až 8705, bez ohledu na to, zda jsou vybavena příslušenstvím nebo pneumatikami, pocházející z ČLR (dále jen „dotčený výrobek“ nebo „hliníková kola“), v současnosti kódů KN ex 8708 70 10 a ex 8708 70 50 (kódy TARIC 8708 70 10 10 a 8708 70 50 10).

⁽¹⁾ Jak je objasněno v 11. bodě odůvodnění, názvy výrobců v Unii nejsou kvůli zachování důvěrnosti zveřejněny.

- (28) Dotčený výrobek se v Unii prodává prostřednictvím dvou distribučních kanálů: segmentu OEM a segmentu kol pro následný trh. V segmentu OEM pořádají výrobci automobilů nabídková řízení na hliníková kola a často se podílejí na vývoji nového kola, které je spojováno s jejich značkou. Výrobci v Unii i čínští vývozci soutěží v rámci těchto nabídkových řízení. Na následném trhu jsou hliníková kola obvykle navrhována, vyvíjena a označována výrobci hliníkových kol a poté jsou prodávána velkoobchodníkům, maloobchodníkům, tuningovým společnostem, opravnám atd.
- (29) Stejně jako v původním šetření bylo zjištěno, že ačkoliv mají hliníková kola určená pro trh OEM i následný trh různé distribuční kanály, mají stejné základní fyzické a technické vlastnosti a jsou zaměnitelné. Má se tudíž za to, že představují jeden výrobek.

2. Obdobný výrobek

- (30) Dotčený výrobek a hliníková kola vyráběná a prodávaná na domácím trhu v ČLR a na domácím trhu v Turecku, které sloužilo jako srovnatelná země, jakož i hliníková kola vyráběná a prodávaná v Unii výrobním odvětvím Unie mají v podstatě stejné fyzické, chemické a technické vlastnosti a stejné užití.
- (31) Komise proto dospěla k závěru, že tyto výrobky jsou obdobné ve smyslu čl. 1 odst. 4 základního nařízení.

C. PRAVDĚPODOBNOST POKRAČOVÁNÍ NEBO OBNOVENÍ DUMPINGU

- (32) V souladu s čl. 11 odst. 2 základního nařízení Komise nejprve zkoumala, zda by pravděpodobně došlo k přetrvávání nebo obnovení dumpingu ze strany ČLR, pokud by stávající opatření pozbyla platnosti.

1. Spolupráce ze strany ČLR

- (33) Odpověď na formulář pro výběr vzorku poskytlo 21 společností/skupin společností. Vykázaný objem vývozu hliníkových kol do Unie ze strany spolupracujících společností v období přezkumného šetření činil 1 601 591 jednotek (17 473 t) ⁽¹⁾, což odpovídalo 72 % celkového objemu dovozu dotčeného výrobku z Číny, který ve stejném období zaznamenal Eurostat. Celková vykázaná výrobní kapacita spolupracujících společností/skupin společností činila 91,8 milionu jednotek (1 001 538 t), což je přibližně 43 % celkové odhadované čínské výrobní kapacity (212 milionů jednotek). Další podrobnosti o výrobní kapacitě v ČLR jsou uvedeny v oddíle 3.1.

2. Dumping v období přezkumného šetření

a) Srovnatelná země

- (34) Podle čl. 2 odst. 7 písm. a) základního nařízení musela být běžná hodnota stanovena na základě cen zaplacených nebo splatných na domácím trhu nebo na základě početně zjištěné hodnoty ve vhodné třetí zemi s tržním hospodářstvím (dále jen „srovnatelná země“).
- (35) V původním šetření bylo jako srovnatelná země pro účely stanovení běžné hodnoty, pokud jde o ČLR, použito Turecko. V oznámení o zahájení přezkumu Komise zúčastněné strany informovala, že jako srovnatelnou zemi plánuje použít Turecko, a vyzvala strany, aby se k této volbě vyjádřily. V oznámení o zahájení přezkumu bylo rovněž uvedeno, že posouzeny budou i jiné země, konkrétně Thajsko a Indonésie.
- (36) Jedna zúčastněná strana vyslovila obavy ohledně Turecka jakožto srovnatelné země, a to kvůli předpokladu, že Turecko má dvoustranné dohody s určitými zeměmi na Blízkém východě, z nichž může tudíž dovážet hliník bez cla, zatímco evropské společnosti musí platit při dovozu hliníku clo ve výši 7 %.

⁽¹⁾ Podniková evidence výrobců v Unii i čínských výrobců je vedena v kusech. Dovozní statistiky jsou však k dispozici pouze v kg. U čtyř ověřených skupin činila průměrná hmotnost jednoho kola při prodeji do EU 10,91 kg. Tento přepočítací koeficient se používá v celém nařízení.

- (37) Běžnou hodnotu, která je stanovena na základě domácích cen a/nebo nákladů výrobců ve srovnatelné zemi, je nutno porovnat s vývozními cenami čínských výrobců, a nikoli s náklady výrobního odvětví Unie. Případný rozdíl mezi srovnatelnou zemí a Evropskou unií, pokud jde o cla uložená na suroviny, proto není podstatný. Komise každopádně zjistila, že mezi Tureckem a ČLR neexistuje s ohledem na clo z dovozu hliníku významný rozdíl. Toto tvrzení bylo proto nutno zamítnout.
- (38) Aby se prověřily všechny možnosti s ohledem na výběr vhodné srovnatelné země, uvědomila Komise o zahájení přezkumu před pozbytím platnosti oficiální zastoupení Turecka, Thajska, Indonésie, Tchaj-wanu, Koreje a Malajsie ⁽¹⁾ a požádala je, aby Komisi informovala o známých výrobcích hliníkových kol ve svých zemích. Žádosti o spolupráci byly zaslány všem známým výrobcům v těchto zemích. Kromě dvou tureckých vyvážejících výrobců však spolupráci nenabídl žádný z nich.
- (39) Na základě dostupných informací vykazuje Turecko z možných srovnatelných zemí druhý největší objem výroby hliníkových kol a má uspokojivou úroveň hospodářské soutěže na domácím trhu ⁽²⁾. Oba turečtí spolupracující výrobci používali podobný způsob výroby jako vyvážející výrobci v ČLR. Jejich sortiment výrobků na tureckém domácím trhu byl mimoto srovnatelný se sortimentem výrobků prodávaných do Unie ze strany čínských vyvážejících výrobců.
- (40) Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem a neexistenci dalších připomínek dospěla Komise k závěru, že Turecko je vhodnou srovnatelnou zemí podle čl. 2 odst. 7 písm. a) základního nařízení.
- b) Běžná hodnota
- (41) Jako základ pro stanovení běžné hodnoty byly použity informace, které byly obdrženy od dvou spolupracujících výrobců ve srovnatelné zemi.
- (42) V souladu s čl. 2 odst. 2 základního nařízení Komise nejprve posoudila, zda je celkový objem domácího prodeje obdobného výrobku nezávislým odběratelům, který spolupracující výrobci ve srovnatelné zemi uskutečnili během období přezkumného šetření, reprezentativní. Za tímto účelem byly jejich celkové objemy prodeje srovnány s celkovým objemem dotčeného výrobku vyvezeného do Unie všemi čínskými vyvážejícími výrobci zařazenými do vzorku. Na tomto základě Komise zjistila, že obdobný výrobek byl na tureckém domácím trhu prodáván v reprezentativním množství.
- (43) Komise za druhé určila typy výrobku, které výrobci ve srovnatelné zemi prodávají na domácím trhu a které byly shodné nebo přímo srovnatelné s typy výrobku prodávanými čínskými vyvážejícími výrobci zařazenými do vzorku na vývoz do Unie. Komise porovнала podle typu výrobku objem prodeje na tureckém trhu s objemy vývozu do Unie, které uskutečnili jednotliví čínští vyvážející výrobci zařazení do vzorku. Z tohoto srovnání vyplynulo, že převážná většina typů výrobku byla v Turecku prodávána v reprezentativním množství ⁽³⁾.
- (44) Komise s ohledem na výrobce ve srovnatelné zemi následně zkoumala, zda je možné prodej každého typu obdobného výrobku na domácím trhu považovat za prodej uskutečněný v běžném obchodním styku v souladu s čl. 2 odst. 4 základního nařízení. Běžná hodnota je založena na skutečné ceně jednotlivých typů výrobku na domácím trhu, a to bez ohledu na to, zda jejich prodej je, či není ziskový, pokud objem prodeje určitého typu výrobku prodávaného za čistou prodejní cenu odpovídající vypočteným výrobním nákladům nebo vyšší představuje více než 80 % celkového objemu prodeje tohoto typu výrobku a pokud se vážená průměrná prodejní cena tohoto typu výrobku rovná jednotkovým výrobním nákladům nebo je vyšší. Toto ověření prokázalo, že téměř veškerý prodej byl ziskový s výjimkou šesti typů výrobku, které představovaly méně než 0,01 % celkového objemu tureckého prodeje.

⁽¹⁾ Tyto země společně s Čínou představovaly více než 97 % celkového dovozu hliníkových kol během období šetření. V těchto 97 % je zahrnut i dovoz z Bosny a Hercegoviny (ve výši 3 %), nebyl však brán v potaz, jelikož se Bosna a Hercegovina kvůli své malé velikosti a nízkému počtu výrobců nepovažovala za vhodnou srovnatelnou zemi.

⁽²⁾ Turecko má přinejmenším osm známých výrobců hliníkových kol, kteří soutěží na domácím trhu. Turecko má mimoto nízkou sazbu cla (4,5 %) z dovozu hliníkových kol ze třetích zemí, což usnadňuje dovoz. Během období přezkumného šetření vyvezla jen ČLR do Turecka přibližně 843 926 jednotek, což představuje přibližně polovinu objemu čínského dovozu do Unie v témže období.

⁽³⁾ Co se týká skupiny Baoding, bylo zjištěno, že reprezentativní jsou všechny typy výrobku prodávané na tureckém trhu. Pokud jde o ostatní tři skupiny, bylo zjištěno, že reprezentativních není celkem šest typů výrobku, což odpovídalo méně než 0,12 % celkového tureckého prodeje.

- (45) Komise nakonec určila typy výrobku, které jsou vyváženy z ČLR do Unie a nejsou prodávány na tureckém domácím trhu, a vypočetla na základě čl. 2 odst. 3 a 6 základního nařízení běžnou hodnotu. Pro výpočet běžné hodnoty u těchto typů vzala Komise v úvahu průměrné výrobní náklady nejbližšího typu výrobku vyráběného výrobcem ve srovnatelné zemi a připočetla průměrnou částku prodejních, režijních a správních nákladů a zisku z prodeje obdobného výrobku dosaženého výrobcem ve srovnatelné zemi odpovídajícímu váženým průměrným částkám při domácím prodeji obdobného výrobku v běžném obchodním styku během období přezkumného šetření.

c) Vývozní cena

- (46) Čtyři skupiny vyvážejících výrobců zařazených do vzorku vyvážely do Unie buď přímo nezávislým odběratelům, nebo jako obchodníci prostřednictvím společností ve spojení.
- (47) Pokud vyvážející výrobci ⁽¹⁾ dotčený výrobek vyváželi přímo nezávislým odběratelům v Unii, byla vývozní cena v souladu s čl. 2 odst. 8 základního nařízení stanovena na základě cen skutečně zaplacených nebo splatných za dotčený výrobek prodáváný na vývoz do Unie.
- (48) Pokud vyvážející výrobci vyváželi dotčený výrobek do Unie prostřednictvím společností ve spojení ⁽²⁾, byla vývozní cena v souladu s čl. 2 odst. 9 základního nařízení zjištěna početně na základě ceny, za niž je dovezený výrobek poprvé znovu prodán nezávislému kupujícímu. Cena byla proto upravena odečtením prodejních, režijních a správních nákladů obchodníka ve spojení a průměrného ziskového rozpětí.

d) Srovnání

- (49) Komise srovnala běžnou hodnotu a vývozní cenu vyvážejících výrobců zařazených do vzorku na základě ceny ze závodu. Pokud to odůvodňovala potřeba zajistit spravedlivé srovnání, upravila Komise běžnou hodnotu a/nebo vývozní cenu o rozdíly, které mají vliv na cenu a srovnatelnost ceny, v souladu s čl. 2 odst. 10 základního nařízení.
- (50) Co se týká cen výrobců ve srovnatelné zemi na domácím trhu, byly provedeny úpravy o domácí přepravní náklady, náklady na úvěry, manipulaci a balení a provize. Pokud jde o vývozní ceny vyvážejících výrobců zařazených do vzorku, byly provedeny úpravy o náklady na dopravu, pojištění, manipulaci, úvěry, bankovní poplatky, náklady na balení, dovozní poplatky, cla a provize.

e) Dumpingové rozpětí

- (51) V souladu s čl. 2 odst. 11 a 12 základního nařízení porovнала Komise váženou průměrnou běžnou hodnotu každého typu obdobného výrobku ve srovnatelné zemi s váženou průměrnou vývozní cenou odpovídajícího typu dotčeného výrobku každé spolupracující skupiny zařazené do vzorku.
- (52) Na tomto základě činí vážená průměrná dumpingová rozpětí vyjádřená jako procento ceny CIF s dodáním na hranice Unie před proclením:

Společnost	Dumpingové rozpětí (%)
Skupina Baoding	21,1
Skupina Dicastal	8,9
Skupina Lioho	25,9
Skupina Wanfeng	23,2

⁽¹⁾ Veškerý prodej skupin Baoding a Dicastal a většina prodeje skupiny Wanfeng.

⁽²⁾ Prodej společnosti UK Wanfeng a skupiny Lioho.

f) Závěr ohledně dumpingu v období přezkumného šetření

- (53) Komise zjistila, že v období přezkumného šetření vyváželi čínští vyvážející výrobci i nadále (ačkoli v nižším objemu než bylo zjištěno v původním šetření) hliníková kola do Unie za dumpingové ceny.

3. Důkazy o pravděpodobnosti přetrvávání dumpingu

- (54) Komise dále analyzovala, zda je pravděpodobné přetrvávání dumpingu, pokud by opatření pozbyla platnosti. Komise přitom posoudila čínskou výrobní kapacitu a volnou kapacitu, chování čínských vývozců na ostatních trzích, situaci na domácím trhu v Číně a atraktivitu trhu Unie.

3.1. Výroba a volná kapacita v ČLR

- (55) Podle zprávy *Global and China Automotive Wheel Industry Report 2012/2013* se celková dostupná kapacita pro výrobu hliníkových kol v Číně odhadovala na 180 milionů jednotek a prodej pouze na 120 milionů jednotek, z čehož vyplývá volná kapacita na konci roku 2012 ve výši 60 milionů kol ⁽¹⁾.
- (56) Celková vykázaná výrobní kapacita 21 spolupracujících čínských vyvážejících výrobců představuje 91 804 845 jednotek a průměrné vykázané využití kapacity činí 87 %, což znamená volnou kapacitu ve výši přibližně 12 milionů jednotek.
- (57) Tyto číselné údaje však představují pouze část celkové výroby a volné kapacity v ČLR. Kromě 21 spolupracujících společností bylo při šetření určeno nejméně 67 ⁽²⁾ (avšak podle některých zdrojů s největší pravděpodobností několik set ⁽³⁾) dalších výrobců hliníkových kol, kteří působí v Číně. Pro 28 těchto společností nalezla Komise určité veřejně dostupné údaje týkající se jejich výrobní kapacity ⁽⁴⁾. Pro zbývajících 39 společností nejsou veřejně dostupné údaje k dispozici, zjištění vyplývající ze šetření však naznačují, že jejich kapacita je v rozmezí od 300 000 do 6 milionů jednotek ročně ⁽⁵⁾.
- (58) Průměrná výrobní kapacita 21 spolupracujících společností činí více než 4,3 milionu jednotek ročně. Průměrná výrobní kapacita dalších 28 společností, pro něž jsou k dispozici veřejně dostupné údaje, činí 1,8 milionu jednotek ročně. Pomocí průměrného počtu 1,8 milionu jednotek použitého u zbývajících 39 společností získala Komise dodatečnou výrobní kapacitu ve výši 121 milionů jednotek. Jelikož tyto společnosti při šetření nespolupracovaly, jejich volná kapacita není známa. S použitím nejspolehlivějších dostupných skutečností a 70 % míry využití kapacity uvedené ve zprávě *Global and China Automotive Wheel Industry Report 2012/2013* ⁽⁶⁾ dospěla Komise k dodatečné volné kapacitě ve výši 36 milionů. Sečtením 12 milionů a 36 milionů jednotek Komise zjistila, že ČLR má roční volnou kapacitu výroby hliníkových kol ve výši nejméně 48 milionů jednotek.
- (59) Jedna zúčastněná strana tvrdila, že čínské výrobní kapacity jsou plně využity. Ve svém podání odkazovaly strany na odpovědi tří skupin vyvážejících výrobců zařazených do vzorku na dotazník a rovněž na prezentaci obchodní komory CCCME. Podle zúčastněných stran tyto odpovědi prokazují, že v ČLR volná kapacita neexistuje.

⁽¹⁾ „Na konci roku 2012 se čínská kapacita pro výrobu hliníkových kol blížila 180 milionům ks, zatímco objem prodeje překročil 120 milionů ks, přičemž kapacita byla využita na více než 70 %.“ Výňatek ze zprávy *Global and China Automotive Wheel Industry Report 2012/2013*, k dispozici na adrese <http://www.prnewswire.com/news-releases/global-and-china-automotive-wheel-industry-report-2012-2013-204706201.html>.

⁽²⁾ Seznam společností je k dispozici ve veřejně přístupném spisu.

⁽³⁾ Veřejně přístupný výňatek ze zprávy *Global and China Automotive Wheel Industry Report 2013-2014* zmiňuje nejméně 110 výrobců kol z řad malých a středních podniků, kteří se zaměřují na vývoz, což znamená, že existují další výrobci, kteří dodávají pouze na domácí trh. <http://www.reportsnreports.com/reports/287067-global-and-china-automotive-wheel-industry-report-2013-2014.html>

⁽⁴⁾ Informace o výrobní kapacitě byly dostupné na vlastních internetových stránkách společností, nebo v obchodech, např. <http://www.made-in-china.com/> nebo www.tradeee.com

⁽⁵⁾ 300 000 jednotek ročně je nejnižší vykázaná roční kapacita u 21 spolupracujících výrobců. Podle zjištění v rámci šetření je tudíž k zajištění ekonomické životaschopnosti zapotřebí zařízení pro výrobu nejméně 300 000 jednotek ročně. Šest milionů jednotek ročně odpovídá největším výrobním závodům, jež byly během šetření zjištěny.

⁽⁶⁾ <http://www.prnewswire.com/news-releases/global-and-china-automotive-wheel-industry-report-2012-2013-204706201.html>. Tuto 70 % míru využití kapacity lze považovat za konzervativní odhad. Jedná se o průměrný odhad pro celou Čínu včetně spolupracujících společností s potvrzenou vyšší mírou využití kapacity (87 %), což naznačuje, že míra využití kapacity u nespolupracujících společností je pravděpodobně ještě nižší.

- (60) V reakci na toto tvrzení se uvádí, že při zjišťování dostupných volných kapacit byly náležitě zohledněny údaje obsažené v odpovědích na dotazník (které byly po ověření pozměněny). Údaje skupin zařazených do vzorku však představují (jak již bylo objasněno v 57. bodě odůvodnění) pouze část výrobních kapacit v celé zemi. Celková kapacita a míry využití kapacity pro celou ČLR byly proto zjištěny na základě dostupných skutečností, jak je popsáno v 57. bodě odůvodnění. Údaje uvedené v prezentaci obchodní komory CCCME nejsou doloženy a jako zdroj je uváděno pouze „Čínské sdružení výrobců automobilů“ bez konkrétního odkazu na veřejně dostupné informace. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.
- (61) Po poskytnutí informací tato zúčastněná strana uvedla, že Komise významně nadhodnotila čínskou kapacitu pro výrobu hliníkových kol, zatímco míry využití kapacity podhodnotila. Tato zúčastněná strana zejména tvrdila, že vzhledem k vysoké úrovni spolupráce ze strany čínského výrobního odvětví a výběru vzorku ze spolupracujících vyvážejících výrobců by se Komise měla při zjišťování objemu výroby a volných kapacit v ČLR spoléhat výhradně na údaje, které poskytl spolupracující vyvážející výrobci a obchodní komora CCCME. Komise by měla mimoto zjištění týkající se společností zařazených do vzorku extrapolovat, a tudíž použít 99 % míru využití kapacity v segmentu OEM a 90 % míru využití kapacity pro celé čínské odvětví výroby hliníkových kol. Jiná zúčastněná strana mimoto Komisi požádala, aby objasnila, jak posuzovala volnou kapacitu konkrétně v segmentu OEM.
- (62) Jedna zúčastněná strana dále tvrdila, že při zjišťování celostátní výroby hliníkových kol v Číně by měla Komise vycházet z informací, které poskytla obchodní komora CCCME (175 milionů jednotek), což je v souladu s 180 miliony jednotek, které se odhadovaly ve zprávě o výrobním odvětví uvedené v 55. bodě odůvodnění. Zúčastněná strana dále tvrdila, že Komise obchodní komoru CCCME nevyzvala, aby poskytla další vysvětlení k informacím, které poskytla s ohledem na výrobní kapacitu a míry jejího využití.
- (63) Tatáž zúčastněná strana taktéž uvedla, že veřejně dostupné údaje o kapacitě pro část nespolupracujících společností, které Komise určila, nejsou spolehlivé. Zúčastněná strana zpochybnila rovněž důvod pro odhad kapacity ve výši 1,8 milionu jednotek u nespolupracujících společností, pro něž nebyly k dispozici žádné údaje. Zúčastněná strana rovněž tvrdila, že 70 % míra využití kapacity, která byla použita k odhadu volné kapacity, není podložena a je příliš obecná, než aby byla relevantní pro trh Unie.
- (64) V reakci na tato tvrzení Komise uvedla, že vycházela z ověřených údajů vyvážejících výrobců zařazených do vzorku a rovněž z údajů oznámených spolupracujícími společnostmi. Jak je uvedeno v 56. bodě odůvodnění, Komise vypočítala volnou kapacitu spolupracujících společností na základě údajů, které poskytly tyto společnosti, a dospěla k volné kapacitě ve výši 12 milionů jednotek a míře využití kapacity ve výši 87 % ⁽¹⁾. Obdobně byl použit oznámený objem výroby spolupracujících společností, tj. 91 804 845 jednotek.
- (65) Současné bylo v 57. bodě odůvodnění také uvedeno, že tyto údaje představují pouze část celkové výroby a volné kapacity v ČLR. Souhrnný objem výroby čtyř skupin zařazených do vzorku představuje pouze 33 % celkového odhadovaného objemu výroby v ČLR ⁽²⁾. Z tohoto důvodu a pro získání úplné představy posoudila Komise dostupné údaje týkající se celé ČLR. V této souvislosti se uvádí, že v rozporu s tvrzením zúčastněné strany byla obchodní komora CCCME informována, že její údaje týkající se čínské výrobní kapacity a míry využití kapacity nebylo možno vzít v úvahu vzhledem ke skutečnosti, že nebyly doloženy žádnými důkazy. Obchodní komora CCCME měla možnost poskytnout podpůrné doklady, neučinila tak však. Je proto potvrzen závěr, že údaje týkající se čínské výrobní kapacity a míry využití kapacity, které poskytla obchodní komora CCCME, nelze použít.
- (66) Uznat nelze ani tvrzení týkající se použití míry využití kapacity, která byla zjištěna u čtyř skupin zařazených do vzorku, pro mnoho nespolupracujících společností. Za prvé lze přiměřeně předpokládat, že větší skupiny výrobců (z nichž se skládá vzorek) působí s podstatně vyšší mírou využití kapacity než menší výrobci, kteří tvoří

⁽¹⁾ Míra využití kapacity zjištěná u čtyř společností zařazených do vzorku činila 89 %, a nikoli 99 %, jak tvrdila zúčastněná strana.

⁽²⁾ Procentní podíl odkazuje na revidovaný odhad výrobní kapacity pro ČLR na základě připomínek k veřejně dostupným informacím o kapacitě některých nespolupracujících společností, jak je objasněno v 68. a 69. bodě odůvodnění. Oznámený objem výroby 21 spolupracujících společností představuje 48 % celkového odhadovaného objemu výroby v ČLR.

většinu nespolutracujících společností ⁽¹⁾. Za druhé, míra využití kapacity zjištěná u čtyř skupin zařazených do vzorku v roce 2012 (89 %) značně překračovala celostátní odhad uvedený ve zprávě *Global and China Automotive Wheel Industry Report 2012/2013* pro stejné období (tj. 70 %). Rozdíl mezi oběma číselnými údaji prokazuje, že údaje čtyř skupin zařazených do vzorku nelze považovat za reprezentativní pro zbytek ČLR (ačkoli jsou přijaty a použity pro závěry na úrovni příslušné společnosti).

- (67) V reakci na tvrzení uvedené v 61. bodě odůvodnění se objasňuje, že výrobní kapacitu a míru využití kapacity nelze stanovit zvlášť pro segment OEM a segment kol pro následný trh. Kola určená pro trh OEM a pro následný trh jsou často vyráběna týmiž výrobcí a mohou být vyráběna na stejném strojním zařízení, což znamená, že příslušné údaje nelze oddělit. To bylo potvrzeno rovněž v původním šetření, v jehož rámci byla výrobní kapacita i míra využití kapacity zjištěna bez oddělení obou segmentů ⁽²⁾.
- (68) Tvrzení a podpůrné doklady, jež byly předloženy s ohledem na veřejně dostupné informace o kapacitě určených nespolutracujících společností, Komise pečlivě analyzovala. V důsledku toho bylo tvrzení zúčastněné strany přijato u jedenácti společností ⁽³⁾. Průměrná roční výrobní kapacita nyní 31 společností, pro něž jsou k dispozici veřejně dostupné údaje, činí tudíž 1,67 milionu jednotek. Po extrapolaci tohoto průměru na zbývajících 28 společností se celková kapacita určených nespolutracujících společností odhaduje na 98,4 milionu jednotek. Po připočtení k výrobní kapacitě spolutracujících společností (91,8 milionu) činí roční čínská výroba nejméně 190 milionů jednotek. Výsledky jsou shrnuty v následující tabulce:

Table 1

Typ společnosti	Počet dotčených společností	Výrobní kapacita (jednotky)	Volná kapacita (jednotky)
Všechny spolutracující společnosti	21	91 804 845	12 355 052
(z toho společnosti zařazené do vzorku)	4	62 589 289	
Určené nespolutracující společnosti, pro něž byly k dispozici veřejně dostupné údaje o kapacitě	31	51 700 000	15 510 000
Určené nespolutracující společnosti, pro něž nebyly k dispozici veřejně dostupné údaje o kapacitě	28	46 696 776	14 009 033
Celkem		190 201 621	41 874 085

- (69) Je však důležité uvést, že seznam určených nespolutracujících společností nelze považovat za úplný. Jak je uvedeno v 57. bodě odůvodnění, podle veřejných zdrojů existuje přibližně 110 malých a středních podniků, které vyrábějí kola a které se zaměřují na vývoz, což znamená, že existují i další společnosti, které dodávají pouze na domácí trh. Část z nich tvoří údajně malí výrobci vyrábějící v malém měřítku, které lze obtížně zjistit. Je však zřejmé, že 190,2 milionu jednotek představuje pouze nejnižší odhad roční výrobní kapacity, která v současnosti v ČLR existuje.
- (70) Co se týká druhého tvrzení uvedeného v 63. bodě odůvodnění, Komise podotýká, že po změně průměrného objemu výroby na základě informací, které poskytla zúčastněná strana, je připomínka týkající se spolehlivosti zdroje, který Komise použila předtím, bezpředmětná. Mimoto je důležité uvést, že Komise zaujala konzervativní přístup a k odhadu pravděpodobné výrobní kapacity pro společnosti, pro něž nebyly k dispozici veřejně dostupné údaje, použila průměrnou úroveň kapacity, která byla zjištěna u 31 společností, na rozdíl od extrapolace průměrné výrobní kapacity 21 spolutracujících společností (4,3 milionu) nebo průměrné kapacity čtyř skupin zařazených do vzorku (více než 15 milionů).

⁽¹⁾ V Číně není neobvyklé, že velcí, zavedení výrobci zadávají část výrobních příkazů externě dodavatelům, kteří nejsou ve spojení. To jim umožňuje rychle se přizpůsobit zvýšení (či snížení) poptávky a spolupracovat s dodavateli, kteří nejsou ve spojení, pouze tehdy, je-li to nezbytné k dosažení optimální míry využití kapacity u jejich vlastních dceřiných společností. Tato praxe byla zjištěna u největší skupiny ze skupin výrobců zařazených do vzorku.

⁽²⁾ Nařízení Komise (ES) č. 404/2010 ze dne 10. května 2010 o uložení prozatímního antidumpingového cla na dovoz některých hliníkových kol pocházejících z Čínské lidové republiky (Úř. věst. L 117, 11.5.2010, s. 64).

⁽³⁾ Údaje o analýze a revidovaných kapacitách jsou uvedeny v seznamu ve veřejně přístupném spisu.

- (71) Připomínkou zúčastněné strany týkající se spolehlivosti odhadu 70 % míry využití kapacity u nespolupracujících společností se již zabýval 66. a 67. bod odůvodnění. Co se týká zprávy *Global and China Automotive Industry Report 2012/2013*, zdroje pro 70 % míru využití, podotýká se, že ačkoli Komise nemá přístup k celé zprávě, veřejně dostupné je její shrnutí obsahující potřebné informace. Zprávu zveřejnila výzkumná organizace s názvem „Research in China“⁽¹⁾. Tvzení této strany je zamítnuto.
- (72) Podle metodiky popsané v 58. bodě odůvodnění se proto volná kapacita, která je dostupná v Číně, odhaduje na přibližně 42 milionů jednotek ročně.
- (73) Pomocí jiného přístupu je získán ještě vyšší odhad volné kapacity. Poté, co se od celkové odhadované čínské výroby (190 milionů⁽²⁾) v období přezkumného šetření odečetl odhadovaný objem domácího prodeje pro rok 2015 (přibližně 57 milionů jednotek⁽³⁾) a celkový vývoz z ČLR (podle odhadu 73,5 milionu jednotek⁽⁴⁾) v období přezkumného šetření, zbývá společná volná kapacita a zásoby ve výši přibližně 60 milionů jednotek⁽⁵⁾.
- (74) Jelikož nebyly podány žádné další připomínky, vyvodila Komise závěr, že ČLR má roční volnou kapacitu v rozmezí od 42 do 60 milionů jednotek. I nižší odhad odpovídá 84 % celé výroby v Unii (50,5 milionu jednotek v období přezkumného šetření) a představuje 60 % spotřeby Unie (70 milionů v období přezkumného šetření), což se považuje za významné.

3.2. Čínský prodej do třetích zemí a atraktivita trhu Unie

- (75) ČLR vyváží značné množství hliníkových kol do jiných třetích zemí než Unie, zejména do USA, Japonska, Mexika, Kanady a Indie⁽⁶⁾. Totéž platí pro čtyři spolupracující skupiny. Jejich objemy vývozu na tyto trhy představují téměř 89 % jejich celkového prodeje na vývoz do třetích zemí během období přezkumného šetření.
- (76) Komise porovnála podle jednotlivých typů výrobku průměrnou cenu čtyř spolupracujících skupin na trzích třetích zemí během období přezkumného šetření s vývozními cenami na trhu Unie v téže době, přičemž odečetla antidumpingová cla, která je nutno zaplatit. Porovnání ukázalo smíšený obraz v závislosti na dotčeném trhu.
- (77) Situace na trhu USA (představujícím téměř 51 % celkového prodeje čtyř skupin zařazených do vzorku na vývoz do třetích zemí v období přezkumného šetření) ukazuje, že přibližně polovina typů výrobku, což představuje přibližně 25 % prodeje v USA, byla dražší na trhu USA a druhá polovina na trhu Unie⁽⁷⁾. To prokazuje, že je pravděpodobné přeměrování určitého objemu vývozu, který je v současnosti určen pro USA⁽⁸⁾ (jehož ceny jsou nižší než ceny na trhu Unie), do Unie, pokud by opatření pozbyla platnosti.

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

⁽²⁾ 91,8 milionu jednotek od 21 spolupracujících společností a odhadovaná kapacita 59 nespolupracujících společností ve výši 98,4 milionu.

⁽³⁾ Podle zprávy *Global and China Automotive Wheel Industry Report 2012/2013* čínský domácí trh koncem roku 2012 představoval 45 milionů jednotek. Studie společnosti McKinsey: *Bigger, better, broader: a perspective on China's auto market in 2020*, k dispozici na adrese <http://www.mckinseychina.com/bigger-better-broader-a-perspective-on-chinas-auto-market-in-2020/>, odhaduje, že čínský automobilový průmysl mezi roky 2011 a 2020 poroste ročním tempem ve výši 8 %. Za předpokladu podobného tempa růstu odvětví výroby kol činí velikost domácího trhu v roce 2015 přibližně 57 milionů jednotek.

⁽⁴⁾ Čínská databáze vývozu s použitím průměrného přepočítacího koeficientu ve výši 10,91 kg/kolo.

⁽⁵⁾ Výši zásob lze obtížně odhadnout. V případě kol určených pro následný trh jsou určité zásoby společné, zatímco v případě kol pro trh OEM je výše zásob obvykle zanedbatelná. Za účelem odhadu dostupných kapacit pro vývoz každopádně neexistuje mezi zásobami a volnou kapacitou významný rozdíl.

⁽⁶⁾ Databáze čínského vývozu. Celkový objem vývozu z ČLR (mimo Evropskou unii) činil v období přezkumného šetření 772 720 t (přibližně 71 milionů jednotek), z toho 81 % (629 854 t, tj. přibližně 58 milionů jednotek) směřovalo do pěti předních výše uvedených míst určení.

⁽⁷⁾ Z celkem 65 odpovídajících typů výrobku bylo 29 typů dražších na trhu Unie, 32 na trhu USA a 4 měly podobné ceny.

⁽⁸⁾ Trh Unie byl dražší u 29 typů výrobku z celkem 65 odpovídajících typů v případě USA. Objem prodeje těchto 29 typů výrobku ze strany čtyř skupin zařazených do vzorku představuje přibližně 3,1 milionu jednotek, tj. zhruba 25 % jejich celkového prodeje do USA. Podle čínské databáze vývozu vyvezla ČLR během období přezkumného šetření do USA 394 693 t (více než 36 milionů jednotek) hliníkových kol. Výše uvedených 25 % odpovídá 8,9 milionům jednotek, tj. 12,7 % spotřeby Unie.

- (78) V případě cen vývozu z ČLR do Kanady, Indie, Japonska a Mexika (představujících společně zhruba 40 % celkového vývozu čtyř čínských skupin zařazených do vzorku v období přezkumného šetření) byly průměrné prodejní ceny u typů výrobku představujících přibližně 22 % celkového množství vyvezeného do těchto zemí nižší než jejich ceny při prodeji do Unie ⁽¹⁾. To rovněž naznačuje pravděpodobné přesměrování čínského vývozu do Unie, pokud by opatření pozbyla platnosti. Obzvláště pravděpodobné je přesměrování vývozu z Indie, jelikož tato země zavedla v květnu 2015, tj. v polovině období přezkumného šetření, konečná antidumpingová opatření.
- (79) Jedna zúčastněná strana tvrdila, že omezená atraktivita trhu Unie nedokládá pravděpodobnost přesměrování čínského dovozu, pokud by byla opatření zrušena. Zúčastněná strana předložila pro dvě ze skupin zařazených do vzorku porovnání průměrných cen prodeje na vývoz do Unie a průměrných cen vývozu do ostatních zemí světa, které prokazovalo, že v ostatních zemích světa jsou ceny vyšší. Pro jednu ze skupin zařazených do vzorku zúčastněná strana mimoto poskytla srovnání cen při vývozu do EU a do ostatních zemí světa pro patnáct typů výrobku.
- (80) V reakci na toto tvrzení je důležité uvést, že srovnání průměrné výše cen nezohledňuje cenové rozdíly mezi jednotlivými typy výrobku. ČLR údajně do největší vývozní destinace, tj. USA, vyváží největší kola. Chybné je i spojení prodeje do ostatních zemí světa, jelikož směšuje výsledky různých vývozních destinací. To platí i pro porovnání konkrétních typů výrobku provedené pro jednu ze čtyř skupin vyvážejících výrobců, které byly zařazeny do vzorku.
- (81) Porovnání, které provedla Komise, je na druhou stranu založeno na ověřených údajích všech čtyř skupin vyvážejících výrobců, které byly zařazeny do vzorku. Srovnání je provedeno pro jednotlivé typy výrobků a samostatně pro jednotlivá místa určení na trhu. Z těchto důvodů se metodika, kterou použila Komise (jak je objasněno v 76. až 78. bodě odůvodnění), považuje za spolehlivější a přesnější. Tvrzení této zúčastněné strany je tudíž zamítnuto.
- (82) Po poskytnutí informací jedna zúčastněná strana tvrdila, že Komise zdůrazňovala nepřiměřeně atraktivitu trhu Unie v porovnání s ostatními vývozními destinacemi. Zúčastněná strana zejména tvrdila, že srovnání podle jednotlivých typů výrobku, které provedla Komise, zastírá fakt, že ve skutečnosti je přibližně pouze 25 % prodeje do USA, jež uskutečnily skupiny zařazené do vzorku, levnější než ceny prodeje do Unie u stejných typů výrobku. Zúčastněná strana uvedla, že prodej na vývoz do USA (nebo do jakékoli jiné země) je nutno analyzovat jako celek, tj. seskupit všechny typy výrobků. Důvodem je skutečnost, že čínští výrobci nabízejí mnoho různých typů hliníkových kol, aby si zajistili věrnost svých zákazníků. Podle logiky zúčastněné strany by to znamenalo, že skutečnost, že daný typ hliníkového kola je zasílán z Číny do USA za nižší cenu než do Unie, neznamená, že by nebyl přesměrován, jelikož čínští dodavatelé musí poskytovat „do všech svých vývozních destinací celé portfolio výrobků“, a takovéto přesměrování by proto narušilo spolehlivé dodavatelské řetězce.
- (83) Zúčastněná strana dále předložila srovnání cen na základě seskupení veškerého prodeje podle místa určení, které u všech trhů kromě Japonska prokazovalo záporné částky (tj. ceny na trzích v ostatních třetích zemích byly vyšší než ceny na trhu Unie). Zúčastněná strana také uvedla, že při analýze kanadského, indického, japonského a mexického trhu použila Komise jiný přístup a sloučila objemy prodeje pro tato čtyři místa určení bez jakéhokoli vysvětlení. Zúčastněná strana proto tvrdila, že poskytnutí skutečností a úvah, na jejichž základě hodlá Komise uložit antidumpingová opatření, zúčastněným stranám neumožnilo pochopit odůvodnění Komise, pokud jde o srovnání vývozních cen do Unie a na ostatní trhy ve třetích zemích, což je v rozporu s článkem 20 základního nařízení.
- (84) V reakci na tato tvrzení Komise podotýká, že použité srovnání podle jednotlivých typů nezastírá objemy uskutečněných obchodů. Stranám byl mimoto poskytnut procentní podíl dotyčného objemu prodeje do USA, který byl použit k vyčíslení pravděpodobného objemu přesměrování celkového čínského vývozu do USA. Tvrzení zúčastněné strany, že srovnání podle jednotlivých typů zastírá a/nebo nezohledňuje objem uskutečněných obchodů, je proto zamítnuto. Další tvrzení zúčastněné strany, tj. že rozhodující je celkový zisk všech obchodů na určitém vývozním trhu na rozdíl od srovnání cen podle jednotlivých typů výrobku, není doložené ani není

⁽¹⁾ Trh Unie byl dražší u 7 typů výrobku z celkem 20 odpovídajících typů v případě Kanady, u 7 typů výrobku z celkem 15 odpovídajících typů v případě Indie, u 40 typů výrobku z celkem 54 odpovídajících typů v případě Japonska a u 6 typů výrobku z celkem 12 odpovídajících typů v případě Mexika. Tento prodej ze strany čínských vyvážejících výrobců zařazených do vzorku představuje 2,3 milionu jednotek, tj. přibližně 22 % jejich celkového prodeje do těchto zemí. Podle čínské databáze vývozu vyvezla ČLR během období přezkumného šetření do těchto zemí 235 161 t (přibližně 21,5 milionu jednotek) hliníkových kol. Výše uvedených 22,3 % odpovídá 4,8 milionu jednotek, tj. 6,8 % spotřeby Unie.

potvrzeno zjištěními, která vyplývají ze šetření. Během šetření Komise u čínských vyvážejících výrobců i u výrobců v Unii zjistila, že se nabídková řízení zpravidla uskutečňují a smlouvy jsou uzavírány pro jednotlivé typy výrobku, a nikoli pro určitou skupinu výrobků. Na základě výše uvedených skutečností trvá Komise na tom, že srovnání čínských prodejních cen jednotlivých typů výrobku na třetích vývozních trzích v porovnání s čínským prodejem na trhu Unie představuje spolehlivý údaj o atraktivitě trhu Unie.

- (85) V rozporu s tvrzením zúčastněné strany nespojila Komise analýzu čtyř vývozních destinací, tj. Kanady, Indie, Japonska a Mexika. Všechny vývozní destinace byly analyzovány zvlášť a shrnuty byly pouze pravděpodobné objemy, které jsou dostupné pro přeměrování z každé země. ⁽¹⁾ Tvrzení této zúčastněné strany je tudíž zamítnuto.
- (86) Jedna zúčastněná strana tvrdila, že kola určená pro trh OEM jsou podstatně dražší než kola určená pro následný trh, a Komise se proto dopustila chyby, když použila ceny na následném trhu s cílem prokázat, že by čínští vyvážející výrobci přeměrovali hliníková kola na trh Unie.
- (87) Objasňuje se, že v rozporu s tvrzením této strany nepoužila Komise za účelem srovnání cen pouze prodej na následném trhu, nýbrž veškerý oznámený prodej, přičemž segment kol pro následný trh představoval pouze 20 %. Toto tvrzení je proto zamítnuto.
- (88) Jelikož nebyly podány žádné další připomínky, potvrzují se závěry ohledně analýzy vývozu čtyř skupin zařazených do vzorku do třetích zemí, jak jsou vysvětleny v 75. až 78. bodě odůvodnění. Potvrzuje se proto, že je pravděpodobné přeměrování části čínského vývozu, který je v současnosti určen pro USA, Kanadu, Mexiko, Japonsko a Indii, na trh Unie (podle odhadu 13,7 milionu jednotek) ⁽²⁾.

3.3. Prodej na domácím trhu v Číně a atraktivita trhu Unie

- (89) Vzhledem k významnému objemu domácího prodeje byla analyzována i situace na čínském domácím trhu. Z dostupných informací vyplývá, že čínský automobilový trh roste a podle prognóz do roku 2020 poroste průměrným ročním tempem ve výši 8 % ⁽³⁾. Vzhledem k úzké vazbě mezi automobilovým trhem a trhem kol lze stejné tempo růstu předpokládat i na trhu s hliníkovými koly. Tento růst zvyšuje absorpční kapacitu čínského domácího trhu. Tato zvýšená poptávka však pravděpodobně neabsorbuje dostupné volné kapacity. V posledních letech ČLR významně investovala do výroby kol. Samotné čtyři společnosti zařazené do vzorku zvýšily svou celkovou kapacitu během posuzovaného období přibližně o 16 milionů jednotek, což je v souladu s růstem poptávky.
- (90) Průměrná výše cen čtyř skupin zařazených do vzorku na čínském domácím trhu (přibližně 35 EUR) je podstatně nižší než průměrná cena při prodeji do Unie (46,2 EUR). Ačkoli určitý rozdíl v ceně lze vysvětlit různými typy výrobku a požadavky, tato významná odchylka v cenách znamená, že by trh Unie byl v porovnání s čínským domácím trhem ještě atraktivnější, pokud by byla opatření zrušena. Je rovněž důležité uvést, že hlavní vývozci již navázali v Unii obchodní vztahy, což znamená, že se vyvážené množství může rychle zvýšit, pokud by se stávající výše cla změnila.
- (91) Z analýzy domácího prodeje a podmínek na trhu v ČLR proto vyplývá závěr, že za prvé domácí trh nemůže absorbovat volné kapacity a za druhé kvůli značným cenovým rozdílům je pravděpodobné přeměrování domácího prodeje do Unie.

⁽¹⁾ Samostatné údaje pro jednotlivé země jsou následující: trh Unie byl dražší u 7 typů výrobku z celkem 20 odpovídajících typů v případě Kanady, u 7 typů výrobku z celkem 15 odpovídajících typů v případě Indie, u 40 typů výrobku z celkem 54 odpovídajících typů v případě Japonska a u 6 typů výrobku z celkem 12 odpovídajících typů v případě Mexika. Objemy těchto typů výrobku představují 1 263 052 kol v případě Japonska, 721 220 kol v Indii, 107 740 kol v Mexiku a 224 364 kol v Kanadě. Celkový počet v případě těchto čtyř destinací činí 2 316 376. Celkový objem prodeje čtyř skupin zařazených do vzorku do těchto míst určení činí 10 384 797 jednotek, přičemž je pravděpodobné přeměrování 22,3 % (2,3 milionu). Při odhadu pravděpodobného přeměrování z ČLR bylo těchto 22,3 % uplatněno na celkový čínský vývoz do těchto čtyř míst určení podle údajů v čínské databázi vývozu, tj. 2 350 161 t (přibližně 21,5 milionu jednotek), z čehož vyplývá pravděpodobné přeměrování 4,8 milionu jednotek.

⁽²⁾ 8,9 milionu z USA a 4,8 milionu z ostatních čtyř míst určení.

⁽³⁾ Studie společnosti McKinsey: *Bigger, better, broader: a perspective on China's auto market in 2020*, k dispozici na adrese <http://www.mckinseychina.com/bigger-better-broader-a-perspective-on-chinas-auto-market-in-2020/>, odhaduje, že čínský automobilový průmysl mezi roky 2011 a 2020 poroste ročním tempem ve výši 8 %.

- (92) Na základě všech výše uvedených skutečností vyvodila Komise závěr, že pokud by platnost opatření skončila, existuje reálné nebezpečí přesměrování značných objemů vývozu a domácího prodeje do Unie za dumpingové ceny.
- (93) Po poskytnutí informací jedna zúčastněná strana tvrdila, že jelikož jsou odhadovaná výrobní kapacita a míry využití chybné, není zjištění, že odhadovaný růst čínské domácí poptávky po hliníkových kolech pravděpodobně neabsorbuje dostupné volné kapacity, správné. Zúčastněná strana zpochybnila rovněž spolehlivost srovnání průměrných cen, jelikož Komise sama konstatovala, že srovnání průměrných cen nepřihlíží k cenovým rozdílům mezi jednotlivými typy výrobku.
- (94) Přípomínkami, které se týkaly výrobní kapacity a míry využití kapacity, se již zabývaly oddíly 3.1 a 3.2. Číselné údaje, které byly po analýze připomínek potvrzeny, se nezměnily v takovém rozsahu, aby byl pozměněn závěr uvedený v 89. bodě odůvodnění.
- (95) Skutečnost, že srovnání průměrných cen je méně spolehlivé než srovnání na úrovni jednotlivých typů výrobku nemění závěr, že rozdíl mezi cenovými úrovněmi je stále značný. To spolu se značnou velikostí domácího trhu skutečně naznačuje pravděpodobnost toho, že určitý prodej bude přesměrován na trh Unie, pokud by opatření pozbyla platnosti, ačkoliv na základě dostupných informací toto nelze přesně vyčíslit. Podané připomínky proto neodporují vyvozeným závěrům, které jsou tudíž potvrzeny.

4. Závěr týkající se dumpingu a pravděpodobnosti jeho přetrvávání

- (96) Během období přezkumného šetření byl dumping zjištěn u všech čtyř čínských vyvážejících výrobců zařazených do vzorku. Vzhledem k značným volným kapacitám, které byly zjištěny v Číně, jakož i atraktivitě trhu Unie v porovnání s některými trhy ve třetích zemích a s domácím trhem se považuje za pravděpodobné, že pokud by opatření pozbyla platnosti, čínští vyvážející výrobci by vstoupili (opět) na trh Unie s významným množstvím hliníkových kol za dumpingové ceny.

D. VYMEZENÍ VÝROBNÍHO ODVĚTVÍ UNIE

- (97) Výrobní odvětví Unie nedoznalo od doby původního šetření velkých strukturálních změn. Během období přezkumného šetření vyrábělo obdobný výrobek v Unii zhruba 50 známých výrobců. Tito výrobci představují „výrobní odvětví Unie“ ve smyslu čl. 4 odst. 1 základního nařízení.
- (98) Celková výroba v Unii během období přezkumného šetření se odhadovala na 50,5 milionu jednotek. Společnosti, které podpořily žádost o přezkum, představovaly v období přezkumného šetření více než 85 % celkové výroby v Unii. Jak je uvedeno v 17. bodě odůvodnění, výrobci v Unii zařazení do vzorku představovali více než 30 % celkové výroby obdobného výrobku v Unii.

E. SITUACE NA TRHU UNIE

1. Předběžné poznámky

- (99) Celková výroba v Unii byla stanovena na základě všech dostupných informací, včetně údajů uvedených v žádosti o přezkum, údajů shromážděných od všech známých výrobců v Unii před zahájením šetření a posléze a informací získaných od výrobců zařazených do vzorku. Tyto informace umožnily potvrdit existenci a úroveň výroby také těch výrobců, kteří při šetření nespolupracovali.
- (100) Stejně jako v původním šetření (a jak je uvedeno v 28. bodě odůvodnění) byl výrobek prodáván prostřednictvím dvou distribučních kanálů, tj. pro segment OEM a segment kol pro následný trh.
- (101) Některé zúčastněné strany zopakovaly tvrzení předložená v původním šetření, že by se při analýze újmy mělo rozlišovat mezi hliníkovými koly určenými pro segment OEM na straně jedné a hliníkovými koly určenými pro segment následného trhu na straně druhé. Tato tvrzení vycházela ze skutečnosti, že v době původního šetření se čínský dovoz uskutečňoval především pro segment kol pro následný trh, zatímco výrobní odvětví Unie mělo převahu v segmentu OEM.

- (102) Při šetření bylo zjištěno, že (jak je objasněno v 113. a 114. bodě odůvodnění) od doby původního šetření přešli čínští vyvážející výrobci (jak se zdá) ze segmentu kol pro následný trh na segment OEM. Samostatná analýza dopadů čínského dovozu na situaci výrobního odvětví Unie na základě jednotlivých segmentů proto již nebyla nutná.
- (103) V souladu s původním šetřením však v zájmu dosažení co nejúplnější představy o situaci výrobního odvětví Unie během období přezkumného šetření byly některé ukazatele újmny analyzovány rovněž zvlášť na základě dostupných informací; jednotlivé segmenty byly proto v analýze pravděpodobnosti obnovení újmny zohledněny.
- (104) S odkazem na tvrzení uvedené v 101. bodě odůvodnění jedna ze zúčastněných stran dodala, že by se mezi segmenty mělo rozlišovat podle kategorie odběratelů, a tvrdila, že odběratelé v segmentu OEM nakupují jiný typ výrobku, tj. tzv. „kola pro určitou značku auta“, než odběratelé v segmentu kol pro následný trh, kteří pořizují tzv. „kola určité značky“. Podle této strany je skutečnost, zda se kola používají k montáži do nových vozidel (OEM), nebo zda se prodávají samostatně za účelem nahrazení původních kol (následný trh), méně důležitá.
- (105) Žádost této strany se zakládala na nesprávném předpokladu, že Komise považovala „kola určité značky“ prodávaná prostřednictvím distribučních kanálů výrobců automobilů nebo jejich autorizovaných obchodních zástupců za prodej v segmentu kol pro následný trh. Komise považovala všechna „kola pro určitou značku auta“ bez ohledu na to, zda byla použita při montáži nových vozidel nebo prodána samostatně, za prodej v segmentu OEM, což je v souladu s tvrzením dotýčné strany.

2. Spotřeba v Unii

- (106) Spotřeba Unie se během posuzovaného období vyvíjela takto:

Tabulka 2

Spotřeba Unie

	2012	2013	2014	OPŠ
Celková spotřeba (tis. jednotek)	59 361	60 528	66 457	70 047
<i>Index (2012 = 100)</i>	100	102	112	118

Zdroj: Žádost o přezkum, Eurostat, ověřené odpovědi na dotazník.

- (107) Spotřeba Unie byla stanovena tak, že se dovoz z Číny a ostatních třetích zemí podle údajů Eurostatu připočítal k prodejm výrobců v Unii na trhu Unie. Údaje o prodeji výrobního odvětví Unie na trhu Unie byly získány ze žádosti o přezkum a pro období přezkumného šetření byly upraveny podle údajů uvedených v odpovědích výrobců v Unii zařazených do vzorku.
- (108) Spotřeba Unie se v posuzovaném období trvale zvyšovala a celkově vzrostla o 18 %, tj. z 59,3 milionu jednotek v roce 2012 na 70,0 milionů jednotek v období přezkumného šetření. Tento nárůst spotřeby odráží růst výroby automobilů v Unii a větší míru rozšíření hliníkových kol u nových automobilů. Rostoucí trend spotřeby představuje významnou změnu v porovnání s trendem, který byl zaznamenán v původním šetření, kdy se spotřeba mezi rokem 2006 a obdobím původního šetření snížila o 16 %, tj. z 58,6 milionu jednotek na 49,5 milionu jednotek.

- (109) Spotřeba Unie byla analyzována rovněž v rozdělení na segment OEM a segment kol pro následný trh. Objemy a podíly na trhu byly odhadnuty na základě informací, které poskytli vyvážející výrobci zařazení do vzorku, spolupracující výrobci ve srovnatelné zemi a výrobci v Unii zařazení do vzorku, a údajů obsažených v žádosti. Níže uvedená tabulka ukazuje vývoj spotřeby v jednotlivých segmentech v období přezkumného šetření v porovnání s obdobím původního šetření.

Tabulka 3

Spotřeba v segmentu kol pro následný trh a segmentu OEM

Jednotky (v tis.)	Období původního šetření	OPŠ
Spotřeba v segmentu OEM	34 915	65 168
<i>Index</i> (OŠ = 100)	100	188
Podíl OEM na celkové spotřebě (%)	71	93
Spotřeba v segmentu kol pro následný trh	14 592	4 879
<i>Index</i> (OŠ = 100)	100	33
Podíl segmentu kol pro následný trh na celkové spotřebě (%)	29	7
Celková spotřeba	49 508	70 047
<i>Index</i> (OŠ = 100)	100	141

Zdroj: Žádost, Eurostat, ověřené odpovědi na dotazník, prováděcí nařízení (EU) č. 964/2010.

- (110) Od období původního šetření vzrostla spotřeba v segmentu OEM o 88 %, tj. přibližně z 35 milionů jednotek na zhruba 65 milionů jednotek, zatímco spotřeba v segmentu kol pro následný trh klesla téměř o 70 %, přibližně z 15 milionů jednotek na zhruba 5 milionů jednotek v období přezkumného šetření. To prokazuje, že celkový nárůst spotřeby od období původního šetření byl způsoben zcela zvýšením spotřeby v segmentu OEM, zatímco spotřeba v segmentu kol pro následný trh od období původního šetření významně klesla. Ačkoli v období původního šetření již segment OEM převládal, nabyl dále na významu a v období přezkumného šetření představoval 93 % celkové spotřeby, zatímco segment kol pro následný trh představoval 7 % celkové spotřeby v porovnání s 29 % v období původního šetření.
- (111) Podotýká se, že segment OEM je obecně konkurenčnější, jelikož se prodej uskutečňuje na větším trhu s více účastníky a vyšším počtem dodavatelů, kteří vzájemně soutěží. Přítomnost v tomto segmentu je rovněž trvalejší. Šetření prokázalo, že hospodářské subjekty, kterým se podařilo přejít do segmentu OEM, v tomto segmentu setrvávají a nepřecházejí snadno na segment kol pro následný trh. Důvodem jsou přesné a přísné požadavky odběratelů v segmentu OEM, a to nejen s ohledem na jakost a návrh hliníkových kol, nýbrž také kvalitu procesů a kvalifikace nezbytné k tomu, aby bylo možno vystupovat jako spolehlivý dodavatel. Výrobky jsou obvykle pořizovány až po fázi testování a kontroly procesů a poté může smluvní vztah mezi prodávajícím a kupujícím trvat řadu let. Současně je třeba uvést, že každý uživatel OEM obvykle má několik dodavatelů, které schválil, a že může proto mezi nimi relativně snadno přecházet, pokud by se jeden z nich stal konkurenceschopnějším z hlediska cen.

3. Objem, ceny a podíl dovozu z ČLR na trhu

3.1. Objem a podíl dovozu z ČLR na trhu

Tabulka 4

Objem a podíl dovozu z ČLR na trhu

	2012	2013	2014	OPŠ
Objem dovozu (tis. jednotek)	3 371	2 436	2 439	2 237
Index (2012 = 100)	100	72	72	66
Podíl na trhu (%)	5,7	4,1	3,7	3,2

Zdroj: Eurostat.

- (112) Objem dovozu z ČLR klesl z 3,3 milionu jednotek v roce 2012 na 2,2 milionu jednotek v období přezkumného šetření, tj. o 34 %, s odpovídajícím poklesem podílu na trhu z 5,7 % na 3,2 %, tzn. pokles o 2,5 procentního bodu během posuzovaného období. Ačkoliv se objemy dovozu z Číny a jeho podíl na trhu snížily, čínským vyvážejícím výrobcům se nicméně navzdory platným opatřením podařilo udržet si na trhu nezanedbatelný podíl. Komise podotýká, že část čínského dovozu (v rozmezí od 21 % do 28 % v posuzovaném období) využívala režim aktivního zušlechťovacího styku a antidumpingovým clům nepodléhala.
- (113) Vývoj objemu dovozu a podíl Číny na trhu byl mimoto odhadnut v rozdělení na segment OEM a segment kol pro následný trh pro období přezkumného šetření v porovnání s obdobím původního šetření, jak je uvedeno v následující tabulce:

Tabulka 5

Dovoz z Číny a podíly na trhu podle segmentu OEM a segmentu kol pro následný trh

	Období původního šetření	OPŠ
Segment OEM		
Celkový dovoz z Číny pro segment OEM (v tis. jednotek)	1 183	1 606
Index (OŠ = 100)	100	136
Podíl na celkovém dovozu (%)	19	72
Podíl na trhu s ohledem na spotřebu OEM (%)	3,4	2,5
Podíl na trhu s ohledem na celkovou spotřebu (%)	2,3	2,3
Segment kol pro následný trh		
Celkový dovoz z Číny pro segment kol pro následný trh (v tis. jednotek)	4 954	631
Index (OŠ = 100)	100	13
Podíl na celkovém dovozu (%)	81	28
Podíl na trhu s ohledem na spotřebu v segmentu kol pro následný trh (%)	33,9	12,9
Podíl na trhu s ohledem na celkovou spotřebu (%)	10,0	0,9

Zdroj: Žádost, Eurostat, ověřené odpovědi na dotazník, prováděcí nařízení Rady (EU) č. 964/2010.

- (114) Vývoj objemu dovozu z Číny v rozdělení podle jednotlivých segmentů sledoval obecný trend významně vyšší spotřeby v segmentu OEM, jak je uvedeno v 109. až 111. bodě odůvodnění. Navzdory celkovému poklesu dovozu hliníkových kol z Číny (viz tabulka 3) dosáhli čínští vyvážející výrobci v segmentu OEM vyššího objemu dovozu. Objem dovozu v segmentu OEM konkrétně vzrostl z 1,183 milionu jednotek v období původního šetření na 1,606 milionu jednotek v období přezkumného šetření, tj. čínským vyvážejícím výrobcům se podařilo zvýšit dovoz o 0,4 milionu jednotek, což v porovnání s obdobím původního šetření odpovídá nárůstu o 63 %.
- (115) Celkově představoval dovoz z Číny pro segment OEM 72 % veškerého dovozu během období přezkumného šetření, zatímco během období původního šetření byla situace opačná a čínský dovoz pro segment OEM představoval pouze 19 % celkového dovozu do Unie.
- (116) I přes zvýšení objemu prodeje v segmentu OEM se podíl na trhu v tomto segmentu snížil o 0,9 procentního bodu, což je zapříčiněno vyšším růstem spotřeby v tomto segmentu. Podíl čínského dovozu na trhu z hlediska celkové spotřeby byl stálý, což je rovněž zapříčiněno vyšším růstem celkové spotřeby.
- (117) Z výše uvedených skutečností vyplývá, že celkový pokles objemu čínského dovozu je způsoben výhradně snížením dovozu v segmentu kol pro následný trh. V tomto segmentu se čínský dovoz skutečně významně snížil, tj. téměř o 90 %, což se promítlo do snížení podílu na trhu s ohledem na spotřebu v segmentu kol pro následný trh, a to z 34 % v období původního šetření na 13 % v období stávajícího přezkumného šetření. Celkově se podíl dovozu v segmentu kol pro následný trh na celkové spotřebě snížil z 10,0 % v období původního šetření na 0,9 % v období stávajícího přezkumného šetření.
- (118) Tento přechod čínských vyvážejících výrobců ze segmentu kol pro následný trh do segmentu OEM začal již v posledních dvou letech období původního šetření (tj. v roce 2008 a období šetření, viz 89. bod odůvodnění prováděcího nařízení (EU) č. 964/2010). Navzdory snížení podílů na trhu si čínští vyvážející výrobci od období původního šetření udrželi své objemy prodeje a zákaznickou základnu v segmentu OEM.

3.2. Cena dovozu a cenové podbízení

Tabulka 6

Průměrná cena dovozu z ČLR na trhu

	2012	2013	2014	OPŠ
Průměrná cena (EUR/jednotka)	40,68	36,16	39,74	46,24
Index (2012 = 100)	100	89	98	114

Zdroj: Eurostat.

- (119) Průměrné ceny dovozu z ČLR se nejprve snížily z 40,68 EUR/jednotka v roce 2012 na 36,16 EUR/jednotka v roce 2013, pak se však v roce 2014 vrátily zpět na 39,74 EUR/jednotka. V období přezkumného šetření dále rostly a dosáhly výše 46,24 EUR/jednotka. Celkový nárůst mezi rokem 2012 a obdobím přezkumného šetření činil 14 %. Toto celkové zvýšení ceny je v souladu se světovými trendy cen a obecnou tendencí směrem k větším a propracovanějším kolům.
- (120) Bylo provedeno srovnání prodejních cen na trhu Unie mezi cenami výrobního odvětví Unie zařazeného do vzorku a cenami dovozu z dotčené země, který uskutečnili vyvážející výrobci zařazení do vzorku. Příslušnými prodejními cenami výrobního odvětví Unie zařazeného do vzorku byly ceny pro nezávislé odběratele, v případě potřeby upravené na úroveň ze závodu, tj. bez přepravních nákladů v Unii a po odečtu slev a rabatů.
- (121) Tyto ceny byly srovnány s cenami účtovanými čínskými vyvážejícími výrobci zařazenými do vzorku po očištění o slevy a v případě potřeby upravenými na ceny CIF s dodáním na hranice Unie s příslušnou úpravou o náklady vzniklé po dovozu.

- (122) Připočítá-li se k čínským dovozním cenám CIF platné běžné a antidumpingové clo, byly ceny vyvážejících výrobců zařazených do vzorku v průměru vyšší než prodejní ceny výrobního odvětví Unie na trhu Unie. Stejný výsledek platí i pro dovoz vyvážejících výrobců nezařazených do vzorku.
- (123) Pokud by se však vzaly v úvahu dovozní ceny čínských vyvážejících výrobců zařazených do vzorku bez antidumpingových cel, byly by tyto ceny nižší než prodejní ceny výrobního odvětví Unie v průměru o 8,0 %. Výsledek je ještě výraznější, analyzuje-li se segment OEM a segment kol pro následný trh zvlášť, kdy rozpětí cenového podbízení, které bylo zjištěno u vyvážejících výrobců zařazených do vzorku, v segmentu OEM činilo 8,7 % a v segmentu kol pro následný trh 12,4 %. Co se týká vyvážejících výrobců nezařazených do vzorku, podle údajů Eurostatu by výsledkem bylo průměrné rozpětí cenového podbízení ve výši 7,5 %; toto srovnání je provedeno na základě průměru, jelikož Eurostat jednotlivé typy výrobku nerozlišuje.
- (124) Cenové srovnání bylo provedeno rovněž ve vztahu k čínskému dovozu, který se uskutečnil v rámci režimu aktivního zušlechťovacího styku, jenž představoval 20,6 % celkového čínského dovozu během období přezkumného šetření. Bylo provedeno srovnání mezi průměrnými čínskými cenami dovozu v rámci režimu aktivního zušlechťovacího styku (podle údajů Eurostatu, jelikož vyvážející výrobci zařazení do vzorku neoznámili žádný prodej do Unie v rámci režimu aktivního zušlechťovacího styku) s průměrnými prodejními cenami výrobců v Unii zařazených do vzorku v období přezkumného šetření. Výsledkem bylo průměrné rozpětí cenového podbízení ve výši 7,6 %. Toto srovnání bylo provedeno na základě průměru, jelikož údaje Eurostatu mezi jednotlivými typy výrobku nerozlišují, jak bylo uvedeno v 123. bodě odůvodnění. Celkový objem dovozu v rámci režimu aktivního zušlechťovacího styku byl mimoto velmi nízký a představoval pouze 0,6 % celkové spotřeby Unie v období přezkumného šetření.
- (125) Jedna zúčastněná strana uvedla, že ceny hliníkových kol prodávaných v segmentu kol pro následný trh byly obecně mnohem nižší než ceny účtované u hliníkových kol, která jsou prodávána segmentu OEM. Tato strana mimoto tvrdila, že náležité srovnání cen v segmentu OEM lze provést pouze na „úrovni nabídek“, a uvedla, že se s ohledem na ně cenové podbízení obvykle nevyskytuje ani po odečtení antidumpingového cla.
- (126) Výběr údajů z jednotlivých nabídek nemůže nahradit analýzu, kterou Komise provedla na základě úplných údajů, tj. záznamů o prodeji a cenového porovnání podle jednotlivých typů. Toto srovnání zohledňuje největší možné množství údajů o uskutečněných obchodech. Jak je objasněno v 123. bodě odůvodnění, analýza na základě úplných údajů od vyvážejících výrobců zařazených do vzorku a výrobců v Unii prokázala cenové podbízení ve výši 8,7 % v segmentu OEM a 12,4 % v segmentu kol pro následný trh, což potvrzuje cenové podbízení v obou segmentech, vezmou-li se v úvahu ceny bez antidumpingových cel. Toto tvrzení je tudíž zamítnuto.
- (127) Po poskytnutí informací tatáž strana také požádala, aby Komise objasnila, jak zajistila, aby byly ceny čínského prodeje na domácím trhu, vývozu do Unie a vývozu do třetích zemí srovnatelné. Tato metodika je vysvětlena v 123. a 126. bodě odůvodnění.

4. Důvoz z ostatních třetích zemí

Tabulka 7

Důvoz z ostatních třetích zemí

	2012	2013	2014	OPŠ
Turecko	6 189	6 879	8 316	9 218
<i>Index (2012 = 100)</i>	100	111	134	149
Podíl na trhu (%)	10,4	11,4	12,5	13,2
Průměrná cena (EUR/jednotka)	45,57	45,32	43,89	48,50
<i>Index (2012 = 100)</i>	100	99	96	106

	2012	2013	2014	OPŠ
Ostatní třetí země (kromě Turecka)	7 104	6 778	8 177	8 696
<i>Index (2012 = 100)</i>	100	95	115	122
Podíl na trhu (%)	12,0	11,2	12,3	12,4
Průměrná cena (EUR/jednotka)	51,27	51,23	52,66	58,88
<i>Index (2012 = 100)</i>	100	100	103	115
Ostatní třetí země celkem	13 294	13 657	16 493	17 914
<i>Index (2012 = 100)</i>	100	103	124	135
Podíl na trhu (%)	22,4	22,6	24,8	25,6
Průměrná cena (EUR/jednotka)	48,62	48,25	48,24	53,54
<i>Index (2012 = 100)</i>	100	99	99	110

Zdroj: Eurostat.

- (128) V posuzovaném období dovoz z ostatních třetích zemí do Unie trvale rostl, a to přibližně z 13,2 milionu jednotek v roce 2012 na zhruba 17,9 milionu jednotek v období přezkumného šetření, tj. o 35 %. Jelikož se spotřeba Unie v témže období zvýšila pouze o 18 % (viz 107. bod odůvodnění, tabulka 1), příslušný podíl ostatních třetích zemí na trhu vzrostl v menším rozsahu, tj. z 22,4 % v roce 2012 na 25,6 % v období přezkumného šetření, tzn. o 3,2 procentního bodu.
- (129) V průměru byly ceny dovozu z jiných třetích zemí než z Číny vyšší než čínské dovozní ceny a v posuzovaném období vzrostly o 10 %.
- (130) Turecko je po ČLR největším dovozcem do Unie. Objem dovozu z Turecka vzrostl přibližně z 6,1 milionu jednotek v roce 2012 na zhruba 9,2 milionu jednotek v období přezkumného šetření, tj. o 49 %. Tento nárůst se promítl do zvýšení jeho podílu na trhu z 10,4 % v roce 2012 na 13,2 % v období přezkumného šetření, tj. o 2,8 procentního bodu. Průměrné ceny dovozu z Turecka byly během celého posuzovaného období vyšší než průměrné ceny dovozu z Číny. Tyto ceny vzrostly z 45,57 EUR/jednotka v roce 2012 na 48,50 EUR/jednotka v období přezkumného šetření, což odpovídalo nárůstu o 6 %.
- (131) Podíl dovozu ze třetích zemí kromě Turecka na trhu vzrostl pouze mírně, z 12,0 % v roce 2012 na 12,4 % v období přezkumného šetření. Ceny dovozu ze třetích zemí byly během celého posuzovaného období vyšší než ceny dovozu z ČLR.

5. Hospodářská situace výrobního odvětví Unie

5.1. Obecné poznámky

- (132) V souladu s čl. 3 odst. 5 základního nařízení přezkoumala Komise všechny hospodářské činitele a ukazatele ovlivňující stav výrobního odvětví Unie.
- (133) Jak je uvedeno v 17. bodě odůvodnění, za účelem stanovení možné újmy způsobené výrobnímu odvětví Unie byl proveden výběr vzorku.

- (134) Pro účely stanovení újmy rozlišovala Komise mezi makroekonomickými a mikroekonomickými ukazateli újmy. Komise vyhodnotila makroekonomické ukazatele týkající se celého výrobního odvětví Unie na základě informací, které uvedl žadatel v žádosti o přezkum, a údajů od výrobců v Unii zařazených do vzorku, které byly pro období přezkumného šetření upraveny podle údajů uvedených v odpovědích výrobců v Unii zařazených do vzorku. Mikroekonomické ukazatele posuzovala Komise pouze ve vztahu ke společnostem zařazeným do vzorku na základě údajů, které o sobě uvedli výrobci v Unii zařazení do vzorku ve svých odpovědích na dotazník. Oba soubory údajů byly shledány jako reprezentativní pro hospodářskou situaci výrobního odvětví Unie.
- (135) Makroekonomickými ukazateli jsou: výroba, výrobní kapacita, využití kapacity, objem prodeje, podíl na trhu, růst, zaměstnanost, produktivita a výše dumpingového rozpětí.
- (136) Mikroekonomickými ukazateli jsou: průměrné jednotkové ceny, jednotkové náklady, náklady práce, stav zásob, ziskovost, peněžní tok, investice, návratnost investic a schopnost opatřit si kapitál.

5.2. Makroekonomické ukazatele

5.2.1. Výroba, výrobní kapacita a využití kapacity

Tabulka 8

Výroba, výrobní kapacita a využití kapacity

	2012	2013	2014	OPŠ
Objem výroby (tis. jednotek)	44 124	45 516	49 638	50 571
<i>Index (2012 = 100)</i>	100	103	112	115
Výrobní kapacita (tis. jednotek)	49 808	51 644	53 510	55 178
<i>Index (2012 = 100)</i>	100	104	107	111
Využití kapacity (%)	89	88	93	92
<i>Index (2012 = 100)</i>	100	99	105	103

Zdroj: Žádost o přezkum, ověřené odpovědi na dotazník.

- (137) Celková výroba, výrobní kapacita a využití kapacity v Unii se v průběhu posuzovaného období vyvíjely takto:
- (138) Výroba během posuzovaného období vzrostla. Celkově se objem výroby zvýšil z 44,1 milionu jednotek v roce 2012 na 50,5 milionu jednotek v období přezkumného šetření, tj. o 15 % v posuzovaném období. Tento nárůst je odrazem vyšší výroby automobilů v Unii a většího využívání hliníkových kol u nových automobilů.
- (139) Výrobní kapacita vzrostla přibližně z 49,8 milionu jednotek v roce 2012 na zhruba 55,1 milionu jednotek v období přezkumného šetření, tj. o 11 % během posuzovaného období.
- (140) V důsledku mírně vyššího nárůstu objemu výroby než výrobní kapacity se využití kapacity zvýšilo z 89 % v roce 2012 na 92 % v období přezkumného šetření, tj. o 3 procentní body v posuzovaném období.

5.2.2. Objem prodeje a podíl na trhu

- (141) Objem prodeje výrobního odvětví Unie a jeho podíl na trhu se v posuzovaném období vyvíjely takto:

Tabulka 9

Objem prodeje a podíl na trhu

	2012	2013	2014	OPŠ
Objem prodeje (tis. jednotek)	42 697	44 435	47 525	49 895
<i>Index</i> (2012 = 100)	100	104	111	117
Podíl na trhu (%)	71,9	73,4	71,5	71,2

Zdroj: Žádost o přezkum, Eurostat, ověřené odpovědi na dotazník.

- (142) Objem prodeje v posuzovaném období vzrostl z 42,6 milionu jednotek v roce 2012 na přibližně 49,8 milionu jednotek v období přezkumného šetření, tj. o 17 %, takže mírně zaostával za 18 % zvýšením spotřeby, jak bylo popsáno v 107. bodě odůvodnění. Zvýšení objemu prodeje, s přihlédnutím k souběžnému nárůstu spotřeby a nárůstu dovozu z ostatních třetích zemí, jak bylo popsáno v 128. bodě odůvodnění, vedlo k mírnému poklesu podílu výrobního odvětví Unie na trhu z 71,9 % v roce 2012 na 71,2 % v období přezkumného šetření, tzn. pokles o 0,7 procentního bodu během posuzovaného období.
- (143) Vývoj objemu prodeje a podíly na trhu byly mimoto odhadnuty v rozdělení na segment OEM a segment kol pro následný trh pro období přezkumného šetření v porovnání s obdobím původního šetření, jak je uvedeno v následující tabulce:

Tabulka 10

Objemy prodeje a podíly na trhu podle segmentu OEM a segmentu kol pro následný trh

Jednotky (v tis.)	Období původního šetření	OPŠ
Segment OEM		
Objem prodeje v segmentu OEM	28 719	46 627
<i>Index</i>	100	162
Podíl segmentu OEM na trhu (podíl výrobců v EU na celkové spotřebě v segmentu OEM) (%)	82,3	71,6
Podíl segmentu OEM na trhu s ohledem na celkovou spotřebu (%)	58,0	66,6
Segment kol pro následný trh		
Objem prodeje v segmentu kol pro následný trh	7 075	3 268
<i>Index</i>	100	46
Podíl segmentu kol pro následný trh na trhu (podíl výrobců v EU na celkové spotřebě v tomto segmentu) (%)	48,5	67,0
Podíl segmentu kol pro následný trh na trhu s ohledem na celkovou spotřebu (%)	14,3	4,7

Zdroj: Žádost, Eurostat, ověřené odpovědi na dotazník, prováděcí nařízení Rady (EU) č. 964/2010.

- (144) Objem prodeje v segmentu OEM v období přezkumného šetření v porovnání s obdobím původního šetření vzrostl o 62 %, zatímco prodej v segmentu kol pro následný trh se v porovnání s obdobím původního šetření snížil o více než polovinu. Podíl výrobců v Unii na trhu klesl v segmentu OEM o 10,9 procentního bodu z 82,3 % na 71,6 %, a to kvůli vyššímu růstu spotřeby v tomto segmentu. V segmentu kol pro následný trh vzrostl podíl na trhu z 48,5 % na 67,0 % kvůli zmenšujícímu se trhu v tomto segmentu. Celkově klesl podíl výrobního odvětví Unie v segmentu kol pro následný trh na trhu s ohledem na celkovou spotřebu z 14,3 % během období původního šetření na 4,7 % v období stávajícího přezkumného šetření, zatímco podíl výrobního odvětví Unie v segmentu OEM na trhu s ohledem na celkovou spotřebu v témže období vzrostl z 58,0 % na 66,6 %. Vývoj v obou segmentech odpovídá celkovému trendu na trhu Unie, který se projevoval ve vyšší výrobě automobilů v Unii a větší míře rozšíření hliníkových kol v nových automobilech, jak je uvedeno v 109. bodě odůvodnění.

5.2.3. Růst

- (145) Ačkoliv se spotřeba v Unii během posuzovaného období zvýšila o 18 %, objem prodeje výrobního odvětví Unie rostl o něco nižším tempem, tj. o 17 %, což se projevilo v malém úbytku podílu na trhu o 0,7 procentního bodu.

5.2.4. Zaměstnanost a produktivita

- (146) Zaměstnanost a produktivita se v posuzovaném období vyvíjely takto:

Tabulka 11

Zaměstnanost a produktivita

	2012	2013	2014	OPŠ
Počet zaměstnanců	12 227	12 673	13 689	14 265
<i>Index (2012 = 100)</i>	100	104	112	117
Produktivita (tis. jednotek/zaměstnanec)	3 609	3 592	3 626	3 545
<i>Index (2012 = 100)</i>	100	100	100	98

Zdroj: Žádost o přezkum.

- (147) Zaměstnanost ve výrobním odvětví Unie během posuzovaného období vzrostla celkově o 17 %. To je v souladu se zvýšením objemu výroby o 15 % během posuzovaného období.
- (148) V posuzovaném období byla produktivita měřená počtem vyrobených jednotek na zaměstnance stálá s pouze velmi malým snížením o 2 % v období přezkumného šetření.

5.2.5. Rozsah dumpingového rozpětí a překonání účinků dřívějšího dumpingu

- (149) Bylo zjištěno, že během období přezkumného šetření byla jednotlivá dumpingová rozpětí u spolupracujících skupin společností zařazených do vzorku dosud značná, a to v rozmezí od 8,9 % do 25,9 % (viz 52. bod odůvodnění). Objemy dovozu z Číny se však snížily o 44 %, což se projevilo i ve snížení čínského podílu na trhu o 3,2 % během období přezkumného šetření. Jak je uvedeno v 122. bodě odůvodnění, ceny čínského dovozu nebyly v období přezkumného šetření nižší než prodejní ceny výrobního odvětví Unie na trhu Unie, a cenový tlak ze strany čínského dovozu byl tudíž omezený. Platná antidumpingová opatření měla proto na situaci výrobního odvětví Unie pozitivní dopad.

5.3. Mikroekonomické ukazatele

5.3.1. Ceny a faktory ovlivňující ceny

- (150) Průměrné prodejní ceny výrobního odvětví Unie účtované odběratelům v Unii, kteří nejsou ve spojení, se v posuzovaném období vyvíjely takto:

Tabulka 12

Průměrné prodejní ceny a jednotkové náklady

	2012	2013	2014	OPŠ
Průměrná jednotková prodejní cena v Unii (EUR/jednotka)	46,24	46,40	47,16	51,91
<i>Index (2012 = 100)</i>	100	100	102	112
Jednotkové výrobní náklady (EUR/jednotka)	43,10	43,13	42,82	46,76
<i>Index (2012 = 100)</i>	100	100	99	109

Zdroj: Ověřené odpovědi na dotazník.

- (151) Průměrná jednotková prodejní cena výrobního odvětví Unie pro odběratele v Unii, kteří nejsou ve spojení, se během posuzovaného období zvýšila o 12 %. Tento nárůst odrazil tendenci směrem k větším a propracovanějším kolům, jak je blíže popsáno v 153. bodě odůvodnění.
- (152) Během posuzovaného období se jednotkové výrobní náklady zvýšily o 9 %.
- (153) Šetření prokázalo, že nárůst nákladů byl zapříčiněn především technickým vývojem hliníkových kol s rostoucí tendencí k výrobě velkých kol a tzv. „lesklých kol“, jež vyžadují dodatečné výrobní kroky. Šetření rovněž prokázalo, že ačkoliv na jednotkové náklady může mít vliv kolísání cen hlavní suroviny (hliníku), dopad na ziskovost je nízký, jelikož ceny hliníku byly ve smlouvách s odběrateli původního zařízení většinou indexované.

5.3.2. Náklady práce

- (154) Průměrné náklady práce ve výrobním odvětví Unie se v posuzovaném období vyvíjely takto:

Tabulka 13

Náklady práce

	2012	2013	2014	OPŠ
Průměrné náklady práce na zaměstnance (EUR)	31 285	31 624	31 021	32 096
<i>Index (2012 = 100)</i>	100	101	99	103

Zdroj: Ověřené odpovědi na dotazník.

- (155) Mezi rokem 2012 a obdobím přezkumného šetření se průměrné náklady práce na zaměstnance u výrobců v Unii zařazených do vzorku mírně zvýšily o 3 %.

5.3.3. Zásoby

(156) Úroveň zásob výrobního odvětví Unie se v posuzovaném období vyvíjela takto:

Tabulka 14

Zásoby

	2012	2013	2014	OPŠ
Konečný stav zásob (tis. jednotek)	851	842	986	866
<i>Index (2012 = 100)</i>	100	99	116	102
Konečný stav zásob jako procento výroby (%)	4,5	4,2	4,6	3,9
<i>Index (2012 = 100)</i>	100	92	101	87

Zdroj: Ověřené odpovědi na dotazník.

- (157) Zásoby nelze pokládat za relevantní ukazatel újmy, jelikož výroba hliníkových kol se do značné míry uskutečňuje na zakázku; zásoby v určitém okamžiku jsou většinou výsledkem prodaného zboží, které nebylo dosud dodáno. Proto je vývoj zásob uváděn jen pro informaci.
- (158) V posuzovaném období došlo k zvýšení celkového konečného stavu zásob o 2 %. Konečný stav zásob jako procento výroby se mírně snížil z 4,5 % v roce 2012 na 3,9 % během období přezkumného šetření, tj. o 0,6 %.

5.3.4. Ziskovost, peněžní tok, investice, návratnost investic a schopnost opatřit si kapitál

Tabulka 15

Ziskovost, peněžní tok, investice a návratnost investic

	2012	2013	2014	OPŠ
Ziskovost prodeje odběratelům v Unii, kteří nejsou ve spojení (procentní podíl obrátu z prodeje)	6,8	7,0	9,2	9,9
<i>Index (2012 = 100)</i>	100	103	135	146
Peněžní tok (tis. EUR)	102 147	111 918	129 833	155 044
<i>Index (2012 = 100)</i>	100	110	127	152
Investice (tis. EUR)	64 110	38 643	65 749	71 338
<i>Index (2012 = 100)</i>	100	60	103	111
Návratnost investic (%)	18,6	20,1	27,4	31,6
<i>Index (2012 = 100)</i>	100	108	147	170

Zdroj: Ověřené odpovědi na dotazník.

- (159) Komise stanovila ziskovost výrobců v Unii zařazených do vzorku tak, že čistý zisk před zdaněním z prodeje obdobného výrobku odběratelům v Unii, kteří nejsou ve spojení, vyjádřila jako procentní podíl z obrátu tohoto prodeje. V posuzovaném období ziskovost výrobního odvětví Unie trvale rostla, což odráželo vyšší růst cen než výrobních nákladů, jak je uvedeno v tabulce 12 v 150. bodě odůvodnění. Vzrostla tudíž z 6,8 % v roce 2012 na 9,9 % v období přezkumného šetření, tj. o 3,1 procentního bodu během posuzovaného období.
- (160) Ziskovost byla mimoto analyzována v rozdělení na segment OEM a segment kol pro následný trh. Na tomto základě se ziskovost prodeje v segmentu kol pro následný trh odhadovala na 13,6 % a ziskovost prodeje v segmentu OEM se odhadovala na 9,6 %. Je třeba uvést, že objem prodeje v segmentu kol pro následný trh byl v období přezkumného šetření v porovnání s objemem prodeje v segmentu OEM velmi nízký, a na celkovou ziskovost měl tudíž jen menší dopad.
- (161) Čistý peněžní tok představuje schopnost výrobního odvětví Unie samofinancovat svoji činnost. Peněžní tok během celého posuzovaného období rostl. Celkově se čistý peněžní tok v posuzovaném období v souladu s vyššími zisky zvýšil o 52 %.
- (162) Investice se v posuzovaném období zvýšily o 11 %. Mezi roky 2012 až 2013 došlo k poklesu celkového objemu investic v souvislosti s dokončením určitých investic, jež byly realizovány v roce 2012. Poté se celkový objem investic mezi rokem 2013 a 2014 zvýšil o 43 % a mezi rokem 2014 a obdobím přezkumného šetření o dalších 8 %. V některých případech představovaly tyto investice částečné nahrazení zastaralého strojního zařízení. Uskutečnily se však rovněž významné investice do nových kapacit v souladu s rostoucí poptávkou a předpokládaným růstem poptávky v nadcházejících letech. Investice se uskutečnily rovněž v reakci na růst poptávky po technicky propracovanějších „lesklých kolech“, jež vyžadují dodatečnou kapacitu v oblasti obrábění a lakování.
- (163) Návratností investic se rozumí zisk vyjádřený v procentech ve vztahu k čisté účetní hodnotě fixních aktiv. Stejně jako v případě ostatních finančních ukazatelů byla i návratnost investic z výroby a prodeje obdobného výrobku kladná, což bylo odrazem tendence ziskovosti. Celkově návratnost investic v průběhu posuzovaného období vzrostla o 13 procentních bodů.
- (164) Co se týče schopnosti opatřit si kapitál, překonání účinků dřívějšího dumpingu zlepšilo schopnost výrobců v Unii zařazených do vzorku vytvářet hotovost pro výrobu obdobného výrobku a v důsledku rostoucích vlastních vnitřních zdrojů posílilo jejich finanční situaci. Šetřením bylo zjištěno, že během posuzovaného období se schopnost opatřit si kapitál celkově zlepšila. To společně umožnilo uskutečnit investice na obnovu a investice do zvýšení výrobní kapacity, jak je objasněno v 162. bodě odůvodnění.

6. Závěr ohledně újmy

- (165) V kontextu rostoucí spotřeby se výrobnímu odvětví Unie v důsledku zavedených antidumpingových opatření podařilo překonat účinky minulého dumpingu a v období přezkumného šetření byla jeho ekonomická situace dobrá. Připomíná se, že v původním šetření bylo zjištěno, že výrobnímu odvětví Unie byla způsobena podstatná újma ve formě snížení objemu výroby a prodeje, a to v důsledku cenového tlaku ze strany čínského dovozu, což se projevilo zejména v klesající ziskovosti.
- (166) V posuzovaném období v rámci tohoto šetření vykazovaly téměř všechny ukazatele újmy pozitivní tendenci. Výrobní odvětví Unie zvýšilo objemy prodeje i objemy výroby. Zvýšilo rovněž své prodejní ceny v souladu s obecným růstem cen na trhu Unie, a to ve větším rozsahu, než v jakém rostly náklady. Pozitivní vývoj obou objemů (prodeje i výroby) a cen měl pozitivní dopad na ziskovost výrobního odvětví Unie. K tomu došlo v době téměř stálých podílů na trhu kvůli skutečnosti, že prospěch z vyšší spotřeby měl i dovoz z ostatních třetích zemí, především z Turecka, avšak za vyšší ceny, než byly čínské dovozní ceny. Výrobní odvětví Unie navíc zvýšilo své investice, včetně investic do nové kapacity a investic v reakci na vyšší poptávku po „lesklých kolech“.

- (167) Ziskovost se konkrétně zvýšila z 6,8 % v roce 2012 na 9,9 % v období přezkumného šetření. Prodejní ceny během posuzovaného období vzrostly o 12 %, zatímco jednotkové náklady rostly v menší míře, tj. o 9 %, a během celého posuzovaného období byly nižší než průměrná prodejní cena. Objem výroby se zvýšil o 15 %, výrobní kapacita o 11 % a objem prodeje o 17 %. Jelikož růst spotřeby byl v posuzovaném období vyšší, a to 18 %, podíl výrobního odvětví Unie na trhu se během posuzovaného období mírně snížil o 0,7 procentního bodu. Podíl na trhu se vyvíjel z 71,9 % v roce 2012 na 71,2 % v období přezkumného šetření. V posuzovaném období vzrostly investice o 11 % a návratnost investic z 18,6 % v roce 2012 na 31,6 % v období přezkumného šetření. Zatímco produktivita byla v posuzovaném období stálá, zaměstnanost rostla v souladu s objemy výroby a prodeje, a to o 17 %.
- (168) Některé ukazatele újm byly analyzovány zvlášť pro segment OEM a segment kol pro následný trh. Z tohoto přezkumu vyplynulo, že výrobní odvětví Unie zvýšilo v souladu s celkovým vývojem trhu Unie významně prodej v segmentu OEM a snížilo prodej v segmentu kol pro následný trh. Ziskovost byla podle odhadů kladná v segmentu OEM i segmentu kol pro následný trh, a to navzdory poklesu objemu prodeje v posledně uvedeném segmentu.
- (169) Na základě výše uvedených skutečností dospěla Komise k závěru, že výrobní odvětví Unie neutrpělo podstatnou újmu ve smyslu čl. 3 odst. 5 základního nařízení.

F. PRAVDĚPODOBNOST OBNOVENÍ NEBO POKRAČOVÁNÍ ÚJMY

- (170) Z šetření vyplynulo, že k čínskému dovozu v období přezkumného šetření docházelo za dumpingové ceny a že je pravděpodobné, že pokud opatření pozbudou platnosti, bude dumping pokračovat.
- (171) Jelikož výrobnímu odvětví Unie nebyla způsobena podstatná újma, bylo v souladu s čl. 11 odst. 2 základního nařízení posouzeno, zda je pravděpodobné obnovení újm, pokud by opatření vůči Číně pozbyla platnosti.
- (172) Za účelem zjištění pravděpodobnosti obnovení újm byly analyzovány tyto prvky: výrobní kapacita a volné kapacity v Číně, atraktivita trhu Unie, chování čínských vyvážejících výrobců při vývozu do ostatních třetích zemí, včetně existence antidumpingových a vyrovnávacích opatření, která byla uložena na hliníková kola v ostatních třetích zemích, prodej na čínském domácím trhu, objemy a ceny čínského dovozu na trhu Unie, včetně v rámci režimu aktivního zušlechťovacího styku. Analýza přihlížela rovněž k zvýšení spotřeby v Unii a ziskovosti výrobního odvětví Unie během posuzovaného období.

Výrobní kapacity a volné kapacity v Číně

- (173) Analýza provedená v 55. až 74. bodě odůvodnění prokázala, že dostupné volné kapacity v Číně jsou značné. Volné kapacity se odhadovaly v rozmezí od 42 do 60 milionů jednotek. Již spodní hranice rozpětí této volné kapacity pokrývá více než 80 % výroby v Unii, což během období přezkumného šetření představovalo 50,5 milionu jednotek. To představuje přibližně 60 % celkové spotřeby v Unii během období přezkumného šetření, která činila 70 milionů jednotek.

Atraktivita trhu Unie

- (174) Jak je prokázáno v 77. a 78. bodě odůvodnění, významné objemy byly z Číny vyváženy rovněž mimo jiné do USA, Kanady, Indie, Japonska a Mexika. Cenové úrovně spolupracujících vyvážejících výrobců na hlavních vývozních trzích byly částečně nižší než cenové úrovně týchž vyvážejících výrobců v Unii. Při porovnání je tudíž trh Unie atraktivní, jelikož čínští vyvážející výrobci na něm mohou dosáhnout vyššího zisku. Na tomto základě by byla pobídka k přesměrování tohoto vývozu na trh Unie vysoká, pokud by byla opatření zrušena. Dotčené množství odpovídalo podle odhadů 14 milionům jednotek během období přezkumného šetření ⁽¹⁾, tj. 20 % spotřeby Unie a přibližně 28 % objemu výroby a prodeje výrobního odvětví Unie.

⁽¹⁾ Viz pozn. pod čarou č. 31 až 34, v nichž jsou vypočítána příslušná množství pro hlavní vývozní trhy.

- (175) Jak bylo popsáno v 89. až 92. bodě odůvodnění, s ohledem na prodej na čínském domácím trhu bylo zjištěno, že čínský domácí trh není za prvé schopen absorbovat dostupné volné kapacity v Číně a za druhé kvůli významným cenovým rozdílům, které byly zjištěny, je pravděpodobné přeměrování domácího prodeje do Unie.
- (176) Automobilový průmysl v Unii již pořizoval dodávky od čínských vyvážejících výrobců v období přezkumného šetření a navázal s nimi úzké obchodní vztahy. Jak je uvedeno v 111. bodě odůvodnění, čínští dodavatelé musejí vyrábět podle konkrétních technických norem, které vyžadují odběratelé v Unii. Čtyři čínští vyvážející výrobci zařazení do vzorku vyváželi téměř výhradně pro segment OEM, a byli tudíž v tomto segmentu již náležitě zastoupeni jako plně certifikovaní dodavatelé.
- (177) Jak je uvedeno v 113. bodě odůvodnění, celkový dovoz od čínských vyvážejících výrobců pro segment OEM činil v období přezkumného šetření přibližně 1,6 milionu jednotek. Jelikož (jak bylo zjištěno v 14. bodě odůvodnění) čínští vyvážející výrobci zařazení do vzorku představovali přibližně 40 % celkového čínského dovozu během období přezkumného šetření (tj. přibližně 880 000 jednotek) a tito vývozci byli certifikováni pro segment OEM, lze vyvodit závěr, že vyvážející výrobci zařazení do vzorku uskutečnili přibližně pouze polovinu celkového dovozu v segmentu OEM, zatímco druhou půlku uskutečnili vyvážející výrobci, kteří nebyli zařazení do vzorku nebo nespolupracovali. Velkou část ostatních čínských vyvážejících výrobců, pro něž nebyly dostupné údaje, tudíž tvoří certifikovaní výrobci, kteří v současnosti vyvážejí pro segment OEM v Unii.
- (178) Na tomto základě lze vyvodit přiměřený závěr, že přinejmenším část čínské volné kapacity bude dostupná pro vývoz do Unie již v krátké době.

Chování cen na trzích ostatních třetích zemí

- (179) Analyzována byla rovněž úroveň cen čínského vývozu na trzích ostatních třetích zemí s cílem získat údaje o pravděpodobných cenových úrovních na trhu Unie, pokud by byla opatření zrušena. Chování cen na trzích ostatních třetích zemí se považovalo za přiměřený ukazatel budoucího chování cen v Unii vzhledem k velkým a reprezentativním objemům vyváženým na tyto trhy, na něž nebyl přístup během posuzovaného období v rámci tohoto přezkumu omezen. Od spolupracujících vyvážejících výrobců byly mimoto k dispozici údaje pro jednotlivé typy výrobku. Ceny vyvážejících výrobců zařazených do vzorku při vývozu na trhy ostatních třetích zemí byly porovnány s prodejními cenami výrobního odvětví Unie pro odpovídající typy výrobku. Toto podrobné srovnání cen ukázalo, že v období přezkumného šetření byly u 7,4 milionu jednotek čínské ceny na trzích ostatních třetích zemí v průměru o 30 % nižší než ceny výrobního odvětví Unie na trhu Unie. Tento významný cenový rozdíl ve spojení s vysokými dostupnými volnými kapacitami v Číně představuje pro čínské vyvážející výrobce silnou pobídku k tomu, aby rychle nasměrovali (přesměrovali) vývoz na trh Unie, pokud by byla opatření zrušena.
- (180) Na dovoz čínských hliníkových kol již byla na jiných důležitých trzích uložena opatření na ochranu obchodu, a to v Austrálii (antidumpingová a vyrovnávací opatření) a nedávno rovněž v Indii (antidumpingová opatření), což rovněž znamená, že přístup čínských vyvážejících výrobců na tyto trhy je omezený. V rámci tohoto šetření bylo navíc zjištěno, že během období přezkumného šetření pokračoval dumping na významných úrovních. Vzhledem k podobnému chování cen na trzích ostatních třetích zemí není tudíž důvod domnívat se, že se čínské cenové praktiky změní, pokud by byla opatření v Unii zrušena.
- (181) Podle informací obsažených v žádosti o přezkum lze pravděpodobný vývoj situace na trhu v Unii v případě zrušení opatření prokázat rovněž vývojem situace v USA, kde nejsou antidumpingová opatření zavedena. V USA získali čínští vyvážející výrobci více než 50 % podíl na trhu, což mělo za následek ukončení činnosti více než dvaceti domácích výrobců. Podotýká se, že hlavní výrobci automobilů mají výrobní závody a nákupní organizace v USA i v Unii, tj. na obou trzích působí stejné skupiny společností a je pravděpodobné, že uplatňují stejné strategie, pokud čelí vysokým objemům levného dovozu z Číny.
- (182) Jedna zúčastněná strana uvedla, že se dostupné volné kapacity v Číně týkají pouze hliníkových kol pro segment následného trhu a že pro kola OEM, u nichž se poptávka zvyšuje, dostupné volné kapacity neexistují. Objem čínských kol OEM by byl proto omezený a není pravděpodobné, že by na trhu Unie, který je převážně segmentem OEM, byly prodávány velké objemy. Tato strana se rovněž dotázala, jak byla zjištěna čínská volná kapacita v segmentu OEM a kteří čínští výrobci se považují za certifikované výrobce.

- (183) Jak je objasněno v 177. bodě odůvodnění, přibližně 50 % čínského vývozu pro segment OEM v Unii uskutečnili vyvážející výrobci v Číně, kteří nebyli zařazeni do vzorku nebo nespolečovali. Velkou část čínských vyvážejících výrobců, pro něž nebyly dostupné údaje, tudíž tvoří certifikovaní výrobci, kteří v současnosti vyvážejí pro segment OEM v Unii. Na tomto základě lze vyvodit závěr, že přinejmenším část čínské volné kapacity bude dostupná pro vývoz pro segment OEM v Unii již v krátké době.
- (184) Řada čínských vyvážejících výrobců tvrdila, že skutečnost, že určité typy výrobku jsou na ostatních vývozních trzích levnější, nelze považovat za pobídku pro čínské vyvážející výrobce k nasměrování (přesměrování) tohoto vývozu na trh Unie, pokud by byla opatření zrušena. Tito vyvážející výrobci tvrdili, že v analýze chování čínských cen Komise chybně nezohlednila typy výrobku, u nichž jsou ceny čínských vývozců na trzích ostatních třetích zemí vyšší než ceny téhož typu prodáváného výrobním odvětvím Unie na trhu Unie, což vedlo k značnému nadhodnocení možného cenového podbízení, jež ve skutečnosti činí pouze 0,45 %. Tyto strany dále tvrdily, že by na ostatních vývozních trzích bylo dosaženo vyššího zisku než při vývozu na trh Unie a že čínští vývozci musejí udržovat své obchodní vztahy na čínském domácím trhu a na vývozních trzích v ostatních třetích zemích. Tvrdily rovněž, že čínští vývozci musejí být schopni dodávat svým odběratelům na těchto trzích celé portfolio výrobků, a nemají tudíž pobídku k přesměrování vývozu určitých typů výrobku do Unie pouze na základě vyšších cen na trhu Unie. Tyto strany proto uvedly, že nehrozí významné zvýšení dovozu z Číny, pokud by opatření pozbyla platnosti.
- (185) Za prvé, cílem analýzy Komise popsané v 179. bodě odůvodnění bylo zjistit rozdíly mezi cenami účtovanými u odpovídajících typů výrobku na trhu Unie na straně jedné a jejich cenami účtovanými na trzích ostatních třetích zemí na straně druhé s cílem získat údaje o pravděpodobných cenových úrovních čínského dovozu na trhu Unie, pokud by byla opatření zrušena, a nikoli zjistit rozpětí cenového podbízení. Tento cenový rozdíl rovněž prokazuje, že čínští vyvážející výrobci mohou vstoupit na trh Unie s cenami, které jsou podstatně nižší než ceny výrobního odvětví Unie, přičemž tyto ceny jsou stále vyšší než ceny na trzích v ostatních třetích zemích. To představuje pro čínské vyvážející výrobce silnou pobídku k vývozu na trh Unie, a to mimo jiné i vzhledem k velké volné kapacitě v Číně. Za druhé, tvrzení, že vyvážející výrobci musejí odběratelům na ostatních trzích dodávat celé portfolio výrobků, nebylo doloženo. Šetření naopak prokázalo, že se nabídkové řízení zpravidla uskutečňuje pro jednotlivé typy výrobku zvlášť a že odběratelé pořizují dodávky u několika dodavatelů těchto typů výrobku, což nepodporuje předložená tvrzení, že těmto odběratelům je nutno nabízet velké portfolio typů výrobku. Tato tvrzení jsou tudíž zamítnuta.
- (186) Stejně strany také uvedly, že existence opatření na ochranu obchodu, která byla na dovoz čínských hliníkových kol uložena v Austrálii a Indii, není podstatná a že existence opatření na ochranu obchodu na určitých trzích neumožňuje vyvodit závěr ohledně cenových praktik na ostatních trzích, jelikož ty lze zjistit pouze na základě šetření ze strany příslušných vyšetřovacích orgánů. Tyto strany dále uvedly, že opatření na ochranu obchodu jsou ukládána na základě údajů vztahujících se na minulé období šetření, zatímco přezkum před pozbytím platnosti by měl vycházet z prognostické analýzy. Podle těchto stran by Indie a Austrálie představovaly pro čínské vyvážející výrobce pouze menší vývozní trhy a navzdory uložení opatření byl vývoz do těchto destinací stálý kvůli nedostatečné kapacitě příslušných domácích výrobních odvětví. Tyto strany proto tvrdily, že uložení antidumpingových opatření v těchto zemích nenaznačuje možné přesměrování vývozu z těchto trhů do Unie.
- (187) V rozporu s tímto tvrzením nepoužila Komise australské nebo indické šetření k prokázání pravděpodobnosti pokračování dumpingu na trhu Unie. Existence opatření na ochranu obchodu na těchto trzích však prokazuje, že přístup na tyto trhy je omezený. Co se týká možného přesměrování vývozu do Unie, Austrálie nebyla do odhadovaných objemů započítána. Pokud jde o Indii, kvůli skutečnosti, že antidumpingová opatření byla uložena teprve v roce 2015, bylo ještě příliš brzy na vyvození závěru ohledně přesného dopadu. Jak však bylo uvedeno výše, je pravděpodobné, že přinejmenším část tohoto množství je přesměrována na trh Unie. Indie byla mimoto pro čínské vyvážející výrobce během období přezkumného šetření jedním z největších vývozních trhů, který je na stejné úrovni jako celkový čínský vývoz do Unie v témže období, a není tudíž nevýznamný. Toto tvrzení je proto zamítnuto.
- (188) Stejně strany mimoto uvedly, že nezavedení antidumpingových opatření v USA prokazuje, že čínští vyvážející výrobci neuplatňují na tomto trhu nekalé obchodní praktiky. Tyto strany tvrdily, že nárůst čínského dovozu,

jakož i dovozu z ostatních třetích zemí do USA souvisel pouze s nedostatečnými dodávkami ze strany domácího výrobního odvětví na trhu USA. Tyto strany tvrdily, že úpadek některých velkých výrobců v USA v roce 2009 byl zapříčiněn spíše světovou hospodářskou krizí než čínským dovozem. Tyto strany také uvedly, že navzdory skutečnosti, že hlavní výrobci automobilů v USA mají výrobní závody a nákupní organizace v USA i v Unii, tj. na obou trzích působí stejné skupiny společností, není pravděpodobné, že by s ohledem na čínský dovoz používaly na obou trzích stejné strategie.

- (189) Záměrem Komise za prvé nebylo zjistit, zda v USA existuje dovoz ze strany čínských vyvážejících výrobců za nepřiměřené ceny. Situace v USA však ukazuje, že pokud se uživatelé setkají s levným čínským dovozem, změní dodavatele, a domácí výrobní odvětví na tomto trhu velkou měrou zmizelo. Šetřením bylo zjištěno, že by očekávaná výše cen čínského dovozu do Unie v případě, že by opatření pozbyla platnosti, byla o 8 až 30 % nižší než stávající úroveň cen výrobního odvětví Unie. Ceny vývozu na trh Unie byly mimoto značně dumpingové, jak bylo zjištěno. Tvzení, že ukončení činnosti domácích výrobců v USA a úbytek podílu výrobního odvětví USA na trhu nesouvisely s nárůstem čínského dovozu, nýbrž spíše s finanční krizí, nebylo doloženo, a je proto zamítnuto. Ve skutečnosti se čínským vyvážejícím výrobcům podařilo i v situaci hospodářského útlumu zvýšit podíly na trhu v USA. I když finanční a hospodářská krize mohla mít na situaci domácích výrobců v USA určitý dopad, nárůst levného čínského dovozu tuto situaci významně zhoršil. Rovněž tvrzení, že stejní výrobci automobilů uplatňují při pořizování dodávek v Unii jiné strategie než v USA, nebylo doloženo, a je tudíž zamítnuto. Jak je objasněno v 181. bodě odůvodnění, hlavní výrobci automobilů působí a pořizují kola pro své výrobní závody v USA i v Unii, a neexistují žádné objektivní důvody, proč by s ohledem na dovoz z Číny uplatňovali různé strategie v případě, že by cla byla zrušena a ceny pro uživatele by byly na obou trzích na stejné úrovni. Potvrzuje se proto, že vývoj na trhu USA prokazuje pravděpodobný vývoj situace na trhu v Unii, pokud by byla opatření zrušena.

Čínské ceny na trhu Unie

- (190) Jak je uvedeno v 123. bodě odůvodnění, ceny čínských vyvážejících výrobců zařazených do vzorku při dovozu na trh Unie by po odečtení antidumpingových cel byly nižší než prodejní ceny výrobního odvětví Unie o 8,0 %. Při samostatné analýze segmentu OEM a segmentu kol pro následný trh jsou výsledky zřetelnější, tj. 12,4 % v případě segmentu kol pro následný trh a 8,7 % v případě segmentu OEM. Co se týká vyvážejících výrobců nezařazených do vzorku, podle údajů Eurostatu by rozpětí cenového podbízení činilo 7,5 %. Pokud jde o dovoz v rámci režimu aktivního zušlechťovacího styku, jak je uvedeno v 124. bodě odůvodnění, bylo zjištěno, že průměrné rozpětí cenového podbízení je ve stejném rozsahu (7,6 %). Připomíná se však, že (jak bylo zmíněno i v 124. bodě odůvodnění) toto rozpětí cenového podbízení je založeno na průměrných cenách, kdy se nerozlišuje mezi jednotlivými typy výrobku, a odpovídá pouze velmi malému množství, tj. 0,6 % spotřeby Unie v období přezkumného šetření. Naopak (jak bylo zmíněno v 179. bodě odůvodnění) rozdíl mezi čínskými cenami v USA, Japonsku a Indii a cenami výrobního odvětví Unie byl založen na informacích, které poskytli spolupracující čínští vyvážející výrobci, a výpočty zohledňovaly různé typy výrobku. Tyto výpočty jsou proto přesnější a považují se za lepší údaj o možné budoucí převládající výši cen čínských vyvážejících výrobců v případě, že by opatření pozbyla platnosti, než výpočty cen dovozu v rámci režimu aktivního zušlechťovacího styku, které jsou založeny pouze na průměrech.

Dopad na situaci výrobního odvětví Unie

- (191) Na základě výše uvedených skutečností lze vyvodit závěr, že pokud by byla opatření zrušena, je pravděpodobné, že by se obnovil ve značných objemech dovoz z Číny za dumpingové ceny, které by byly pravděpodobně významně nižší než ceny výrobního odvětví Unie (v rozmezí od 8 % do přibližně 30 %), vyvíjely by tudíž na trhu značný tlak na snižování cen. Je pravděpodobná strategie čínských vyvážejících výrobců týkající se prodeje na trhu Unie za cenu, která je o 8–30 % nižší než prodejní cena výrobního odvětví Unie, jelikož to by jim umožnilo získat podíl na trhu Unie, který je atraktivním trhem, a současně by jim to umožňovalo prodávat za vyšší ceny než v USA (a na trzích ostatních třetích zemí).
- (192) Výrobní odvětví Unie proto pravděpodobně zaznamená snížení objemu výroby a prodeje i úbytek podílů na trhu Unie. Tento vývoj bude mít pravděpodobně škodlivé účinky na situaci výrobního odvětví Unie, jelikož ve výrobním odvětví tohoto typu s nepružnou nákladovou strukturou a vysokými fixními náklady bude mít snížení objemu výroby a prodeje ve spojení s poklesem prodejních cen jednoznačně negativní dopad na ziskovost.

K tomu došlo v původním šetření, kdy se úroveň čínských cen snížila o 8 %, což mělo za následek nárůst objemu čínského dovozu z 3,7 milionu na 6,1 milionu jednotek (to odpovídá zvýšení podílu na trhu z 6,3 % na 12,4 %) a výrobnímu odvětví Unie to způsobilo podstatnou újmu. Výrobní odvětví Unie současně reagovalo snížením výroby (– 24 %), prodeje (– 21 %) a cen (– 6 %), což mělo dopad na ziskovost, která klesla z 3,2 % na – 5,4 %. Pokles čínských cen v původním šetření odpovídá rozpětí cenového podbízení, které bylo v období přezkumného šetření zjištěno u dovozu ze strany spolupracujících čínských vyvážejících výrobců po odečtení antidumpingových cel. Vzhledem k významně nižší úrovni cen na trhu USA (a trzích v ostatních třetích zemích) je pravděpodobné, že pokles cen čínského dovozu v případě, že by byla opatření zrušena, bude pravděpodobně na vyšší úrovni. Podle konzervativního scénáře, podle něhož výše cen čínského dovozu poklesne o 15 %, bude dopad na ziskovost výrobního odvětví Unie pravděpodobně podstatně vyšší, než bylo zaznamenáno v původním šetření, a může potenciálně znamenat pokles přibližně o 16 procentních bodů.

- (193) Některé zúčastněné strany tvrdily, že odkaz na situaci výrobního odvětví Unie během původního šetření není relevantní vzhledem k značně změněné situaci na trhu a současné potřebě dovozu k uspokojení poptávky v Unii. Uvádělo se, že poptávka v Unii nadále poroste a bude v rostoucí míře přesahovat kapacitu výrobního odvětví Unie. Možné dopady vyššího dovozu proto nebudou stejné jako v posuzovaném období v rámci původního šetření.
- (194) Šetření skutečně prokázalo, že se od doby původního šetření situace na trhu Unie změnila, konkrétně spotřeba vykazovala v posuzovaném období v rámci tohoto šetření vzestupný trend, zatímco během původního šetření spotřeba klesala. Šetření na druhou stranu rovněž prokázalo, že výrobní odvětví Unie zvýšilo a bude dále zvyšovat svou výrobní kapacitu, aby se vypořádalo se vzestupným trendem spotřeby, zamezí tudíž rostoucímu rozdílu mezi spotřebou v Unii a její kapacitou. Navzdory tvrzením určitých zúčastněných stran, že se trh hliníkových kol řídí požadavky odběratelů s ohledem na konkrétní technické kvalifikace, šetření prokázalo, že mezi dodavateli na trhu existuje rovněž silná cenová soutěž. To potvrzuje i skutečnost, že výrobní odvětví Unie nebylo s to využít plně růst spotřeby a podařilo se mu pouze zachovat poměrně stále podíly na trhu s mírným poklesem během posuzovaného období. To prokazuje, že i při rostoucí spotřebě není správný předpoklad, že výrobní odvětví Unie využije automaticky plně tento růst a bude schopno vyrábět s plným využitím kapacity. V původním šetření vstoupil na trh Unie levný dumpingový dovoz, který převzal podíly výrobního odvětví Unie na trhu. Vzhledem k pravděpodobným rozpětím cenového podbízení (mezi 8 a 30 %) a vysokým volným kapacitám v Číně lze očekávat, že levný dovoz pravděpodobně převezme odběratele a podíl výrobního odvětví Unie na trhu, a to navzdory růstu spotřeby. Odkaz na původní šetření proto představuje platné měřítko a tvrzení stran v tomto ohledu se zamítají.
- (195) Podle pravděpodobného scénáře, podle něhož vstoupí na trh Unie značná část čínského dovozu za nízké dumpingové ceny, pokud by byla cla zrušena, lze přiměřeně očekávat, že výrobní odvětví Unie bude reagovat velmi podobným způsobem, jaký byl zaznamenán v původním šetření, tj. s dopady na objemy i na ceny. Na základě skutečností zjištěných v rámci tohoto šetření lze vyvodit závěr, že je pravděpodobný pokles cen (přibližně v rozmezí od 8 % do 30 %), zvýšení výrobních nákladů (kvůli snížení objemu výroby) a snížení objemu prodeje (jelikož čínští výrobci získají opět podíly na trhu), což povede k ziskovosti na hranici rentability, či dokonce k záporné ziskovosti, která by každopádně byla pod cílovým ziskem stanoveným v původním šetření (3,2 %).
- (196) Další úvaha byla založena na výpočtu ceny výrobního odvětví Unie nepůsobící újmu, a to na základě jeho průměrných výrobních nákladů během období přezkumného šetření a nad cílovým ziskem v původním šetření, a to podle konzervativního scénáře, podle něhož se stále jedná o přiměřenou výši zisku. Výrobní odvětví Unie však v této souvislosti tvrdilo, že úroveň zisku ve výši 3,2 % nezaručuje dlouhodobé přežití výrobního odvětví, a uvedlo, že by přiměřená výše zisku v tomto kapitálově náročném odvětví činila 10 %. Na základě cílového zisku ve výši 3,2 % byla průměrná cena nepůsobící újmu vypočítána ve výši 48,26 EUR/jednotka. Připomíná se, že je pravděpodobné, že čínští vyvážející výrobci budou v případě neexistence cel schopni prodávat v Unii za ceny přinejmenším o 8 % nižší, než jsou ceny výrobního odvětví Unie, pokud ceny neklesnou až o 30 %. I v případě, že by se čínské dovozní ceny snížily pouze o 8 %, muselo by výrobní odvětví Unie snížit své prodejní ceny na úroveň nižší, než je cena nepůsobící újmu, která byla zjištěna výše, aby obstálo v konkurenci s touto dovozní cenou, což potvrzuje, že by pravděpodobně dovozní ceny byly na úrovni působící újmu. V případě ještě většího poklesu dovozních cen, což je (jak prokazuje výše uvedená analýza týkající se čínských cen na třetích trzích) skutečně pravděpodobné, by byla situace ještě dramatičtější.

- (197) Investice výrobního odvětví Unie proto pravděpodobně klesnou, což nejenže ovlivní výrobní kapacitu, nýbrž to výrobní odvětví Unie odradí i od technologického rozvoje. To by tudíž mohlo vést k uzavírání výrobních závodů a úbytku pracovních míst v Unii. Je třeba uvést, že tuto situaci pravděpodobně zesílí skutečnost, že (jak je uvedeno v 162. bodě odůvodnění) výrobní odvětví Unie v posuzovaném období již investovalo do zvýšení kapacity. Případné snížení objemu prodeje a výroby při vyšší instalované kapacitě bude mít na hospodářskou situaci výrobního odvětví Unie ještě škodlivější účinek.
- (198) Zúčastněné strany tvrdily, že jelikož by trh Unie nebyl pro čínské vyvážející výrobce dostatečně atraktivní, aby své prodeje na vývoz do třetích zemí přesměrovali na trh Unie, pokud by byla opatření zrušena, zachová si výrobní odvětví Unie i v případě neexistence opatření své objemy prodeje a podíly na trhu. Na tomto základě dotyčné strany zpochybnilly popsany dopad zvýšení čínského dovozu na situaci výrobního odvětví Unie, zejména co se týká investic a úbytku pracovních míst. Tyto strany tvrdily, že si výrobní odvětví Unie vzhledem k údajnému omezení kapacity udrží své objemy prodeje a výši zisku.
- (199) Tento argument se zakládal na nepodloženém tvrzení, že by čínští vyvážející výrobci dosáhli na trzích v ostatních třetích zemích vyššího zisku a že mají ekonomický zájem na udržení svých odběratelů na těchto trzích třetích zemí. Tato tvrzení nebyla doložena žádnými důkazy ani potvrzena během šetření. V rozporu s tím, co bylo uvedeno, zjištění vyplývající ze šetření jednoznačně prokázala, že v případě neexistence opatření Čína pravděpodobně dovoz obnoví, jak bylo podrobněji popsáno v 75. až 96. bodě odůvodnění. Tento dovoz by se pravděpodobně uskutečňoval za ceny, které jsou podstatně nižší než ceny výrobního odvětví Unie, a je pravděpodobné, že by převzal významné objemy prodeje výrobního odvětví Unie, jak je rozvedeno níže v 199. až 242. bodě odůvodnění. Na základě těchto skutečností jsou tvrzení dotčených zúčastněných stran v této souvislosti zamítnuta.
- (200) Při samostatné analýze pravděpodobnosti obnovení újmy ve vztahu k segmentu OEM a segmentu kol pro následný trh by se vzhledem k stále většímu přecházení čínských vyvážejících výrobců do segmentu OEM obrázek významně nelišil. Očekává se, že i v budoucnu bude na trhu přetrvávat tendence k přechodu do segmentu OEM. Lze proto rovněž očekávat, že bude pokračovat i rostoucí trend čínského dovozu v segmentu OEM, a hlavní cenový tlak ze strany čínského dovozu bude tudíž existovat v tomto segmentu. To bude mít pravděpodobně významný dopad na ziskovost výrobního odvětví Unie a jeho celkovou situaci, jak je popsáno v 191. až 197. bodě odůvodnění.
- (201) Několik zúčastněných stran tvrdilo, že přesměrování čínského vývozu hliníkových kol do Unie nehrozí kvůli předpokládanému zvýšení poptávky po hliníkových kolech, a to v Číně i na celosvětové úrovni. Tyto strany tvrdily, že se čínská poptávka na domácím trhu mezi roky 2016 a 2020 podle odhadů zvýší o 14 milionů jednotek a celosvětová poptávka o 23 milionů jednotek. Na tomto základě se tvrdilo, že by tyto trhy mohly absorbovat volnou čínskou kapacitu.
- (202) Tato tvrzení vycházela z předpokladu, že se celosvětové a čínské kapacity nezmění. Existují však signály, že hospodářské subjekty v Číně a na trzích v ostatních třetích zemí zvyšují své výrobní kapacity s cílem uspokojit rostoucí poptávku. Jak je objasněno v 89. bodě odůvodnění, samotné čtyři skupiny zařazené do vzorku zvýšily svou celkovou kapacitu v posuzovaném období přibližně o 16 milionů jednotek. Jak je uvedeno v 75. až 82. bodě odůvodnění, šetření ukázalo, že trh Unie je v porovnání s ostatními hlavními čínskými vývozními trhy pro čínské vývozce atraktivní, pokud jde o úroveň cen. To platí i pro čínský domácí trh, na němž jsou cenové úrovně v průměru podstatně nižší než v Unii. Na základě toho budou mít čínští vývozci vysokou motivaci k nasměrování (přesměrování) svého vývozu do Unie místo na jiné vývozní trhy či na vlastní domácí trh. Jak je uvedeno v 78. bodě odůvodnění, Indie, jeden z hlavních čínských vývozních trhů, uložila v květnu 2015 antidumpingová cla, a je tudíž velmi pravděpodobné přesměrování vývozu do Unie, pokud by opatření pozbyla platnosti. Antidumpingová a vyrovnávací cla byla vůči Číně uložena i v Austrálii.
- (203) Stávající značné volné kapacity v Číně (jak bylo zjištěno v 74. bodě odůvodnění) každopádně zdaleka převyšují očekávaný růst celosvětové poptávky. Na tomto základě byla tato tvrzení odmítnuta.
- (204) Stejně strany rovněž uvedly, že ceny čínského dovozu nejsou nižší než ceny výrobního odvětví Unie. Tyto strany také tvrdily, že čínské ceny hliníkových kol na ostatních vývozních trzích byly vyšší než ceny v Unii, a že trh Unie proto není pro čínský vývoz atraktivní.

- (205) Jak je uvedeno v 123. bodě odůvodnění, vezmou-li se v úvahu dovozní ceny čínských vyvážejících výrobců zařazených do vzorku bez antidumpingových cel, činí rozpětí cenového podbízení v průměru 8,0 %. Průměrné rozpětí cenového podbízení zjištěné u čínských vyvážejících výrobců, kteří nebyli zařazeni do vzorku, činilo podle údajů Eurostatu 7,5 %. Jak je objasněno v 75. až 92. a 202. bodě odůvodnění, při šetření bylo zjištěno, že trh Unie je pro čínský vývoz atraktivní. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.
- (206) Některé strany uvedly, že se čínský dovoz dotčeného výrobku během období přezkumného šetření uskutečňoval pouze v omezeném množství a na trhu Unie se vyskytuje jen omezeně. Na tomto základě zpochybnilly strany zjištění Komise, že si čínští vyvážející výrobci udrželi od doby původního šetření svou zákaznickou základnu v segmentu OEM. Tyto strany rovněž zdůraznily, že v segmentu kol pro následný trh a celkově přišli čínští vyvážející výrobci o objemy prodeje a podíl na trhu.
- (207) Výše uvedená tvrzení nejsou jako taková v rozporu se zjištěními Komise, která se týkají objemů trhu. Podotýká se, že zúčastněné strany nepopřely, že (jak bylo zjištěno v rámci šetření) v segmentu OEM došlo od období původního šetření k zvýšení prodeje. Na základě tohoto trendu neposkytly zúčastněné strany přiměřené vysvětlení či důkazy na podporu svého tvrzení, že čínští vyvážející výrobci přišli od období původního šetření o svou zákaznickou základnu v segmentu OEM. Situace výrobního odvětví Unie během období přezkumného šetření byla popsána v 132. až 169. bodě odůvodnění. Jelikož byl vyvozen závěr, že výrobnímu odvětví Unie nebyla během období přezkumného šetření způsobena podstatná újma, tvrzení, že čínský dovoz nevyvíjí na trhu Unie tlak, je bezpředmětné. Pravděpodobný vývoj čínského dovozu do Unie, pokud by opatření pozbyla platnosti, byl analyzován v 54. až 96. bodě odůvodnění a pravděpodobný dopad tohoto dovozu v 191. až 200. bodě odůvodnění. Dotčené strany neposkytly konkrétní údaje týkající se jejich obecného tvrzení, a zejména neuvedly, se kterou částí či částmi analýzy Komise nesouhlasí. Tato tvrzení jsou tudíž zamítnuta. Pokud jde o tvrzení, že odhadovaná poptávka po hliníkových kolech překračuje kapacitu výrobního odvětví Unie, podotýká se, že cílem opatření není zaručit výrobnímu odvětví Unie 100 % podíl na trhu ani zabránit dovozu jiným způsobem. Toto tvrzení je proto rovněž zamítnuto.
- (208) Stejně strany uvedly, že kvůli rozdílu mezi výrobní kapacitou výrobního odvětví Unie a poptávkou na trhu Unie bude případný vyšší objem čínského dovozu soutěžit především s ostatními zdroji dovozu, zejména s Tureckem, a to kvůli skutečnosti, že výrobci v Unii začali v rostoucí míře přecházet na technologicky vyspělé výrobky, jež se údajně v Číně ani v ostatních třetích zemích nevyrábějí.
- (209) Toto tvrzení nebylo doloženo. Naopak, šetření prokázalo, že čínští výrobci i výrobci ve třetích zemích vyrábějí i technologicky vyspělé výrobky. Jak je uvedeno v 130. a 150. bodě odůvodnění, průměrná cena dovozu z Turecka byla nižší než ceny výrobního odvětví Unie, a odběratelé výrobního odvětví Unie budou mít proto mnohem větší pobídku k tomu, aby se obrátili na čínské dodavatele, než odběratelé tureckých dodavatelů. Toto tvrzení je proto zamítnuto.
- (210) Stejně strany také tvrdily, že ceny čínského dovozu do Německa (což má být největší trh pro hliníková kola v Unii) byly vyšší než ceny dovozu z Turecka a že podle údajů Eurostatu byly čínské ceny rovněž vyšší než prodejní ceny řady členských států Unie. Informace o cenách byly poskytnuty pro období přezkumného šetření, pro rok 2015 a pro první čtvrtletí roku 2016. Na tomto základě strany tvrdily, že čínský dovoz nevyvíjí na výrobní odvětví Unie cenový tlak. Strany rovněž uvedly, že rozpětí cenového podbízení u čínského dovozu vykazuje klesající tendenci a že na tomto základě lze vyvodit závěr, že v roce 2016 nedojde k cenovému podbízení ani k prodeji pod cenou, a to ani po odečtení antidumpingových cel od prodejních cen.
- (211) Za prvé, v souladu s článkem 3 a čl. 4 odst. 1 základního nařízení je analýza prodejních cen výrobního odvětví Unie, obrazu újmy a pravděpodobnosti obnovení újmy založena na posouzení celého trhu Unie a celého výrobního odvětví Unie. Prodejní ceny v určitých regionech proto nelze vzít v úvahu zvlášť. Dotčené strany netvrdily ani neprokázaly, že byly splněny podmínky stanovené v čl. 4 odst. 1 písm. b) základního nařízení.
- (212) Za druhé, toto tvrzení bylo každopádně založeno na srovnání průměrných cen za kg, aniž by bylo přihlédnuto k rozdílům mezi jednotlivými typy výrobku. Jak je uvedeno v 123. bodě odůvodnění, analýza na základě úplných a ověřených údajů od vyvážejících výrobců zařazených do vzorku a výrobců v Unii prokázala průměrné rozpětí cenového podbízení ve výši 8,0 %.

- (213) Za třetí, tvrzení, že rozpětí cenového podbízení a prodeje pod cenou budou v roce 2016 negativní, se zakládalo na pouhých předpokladech, jež nebyly doloženy žádnými důkazy. Tato tvrzení jsou tudíž zamítnuta.
- (214) Stejně strany také tvrdily, že zrušení antidumpingových opatření nepovede k škodlivému cenovému tlaku, a to kvůli skutečnosti, že nedostatečná ziskovost výrobního odvětví Unie je způsobena jeho vysokými náklady, jež nejsou úměrné nákladům na suroviny. Tyto strany dále uvedly, že po racionalizaci výrobních nákladů by bylo výrobní odvětví Unie schopno udržet ziskové rozpětí nad cílovým ziskem. Tyto strany taktéž tvrdily, že zvýšení cen a výrobních nákladů nemůže souviset s technickým rozvojem hliníkových kol, a zejména výrobou větších kol a tzv. „lesklých kol“.
- (215) Za prvé, jak je uvedeno v 151. a 153. bodě odůvodnění, šetřením bylo prokázáno, že zvýšení prodejní ceny a výrobních nákladů výrobního odvětví Unie souviselo především s významným nárůstem podílu větších kol a tzv. „lesklých kol“. Tento závěr vycházel z ověřených informací výrobců v Unii, kteří byli zařazeni do vzorku. Dotyčné strany nepředložily žádné důkazy, které by byly v rozporu s těmito ověřenými údaji, nebo je zpochybňovaly. Tvrzení v tomto ohledu jsou proto zamítnuta. Za druhé, tvrzení, že po racionalizaci výrobních nákladů by bylo výrobní odvětví Unie schopno udržet ziskové rozpětí nad cílovým ziskem, představovalo pouhý předpoklad, který nebyl doložen žádnými důkazy. Šetření ukázalo, že výrobní odvětví Unie je efektivní, jak prokazuje skutečnost, že navzdory větší velikosti a složitosti hliníkových kol byla nominální produktivita výrobního odvětví Unie v posuzovaném období stálá, jak ukazuje tabulka 10. Tato tvrzení jsou tudíž zamítnuta.
- (216) Stejně strany také uvedly, že na trhu větších kol a „lesklých kol“ jsou čínští výrobci hliníkových kol méně konkurenceschopní než výrobní odvětví Unie kvůli skutečnosti, že dosud musejí investovat do speciálních strojů a vybavení pro výrobu těchto typů kol ve velkém množství. Tyto strany proto tvrdily, že by zrušení antidumpingových opatření neovlivnilo ziskovost výrobců v Unii u těchto specifických, technologicky vyspělejších výrobků.
- (217) Za prvé, šetření prokázalo, že čínští vyvážející výrobci vyráběli větší kola a tzv. „lesklá“ kola již v období přezkumného šetření. Za druhé, při šetření bylo prokázáno, že i přes zvýšení prodeje těchto kol představují tato kola celkově pouze menší část objemu výroby výrobního odvětví Unie. Pravděpodobný dopad čínského dovozu na situaci výrobního odvětví Unie nelze určit na základě jednotlivých typů výrobku, jelikož tato analýza by nezohlednila přesně situaci výrobního odvětví Unie ve vztahu k obdobnému výrobku. Újmu není nutno prokázat pro každý typ výrobku. Tato tvrzení jsou tudíž zamítnuta.
- (218) Stejně strany dále tvrdily, že i v případě neexistence antidumpingových opatření by čínští vyvážející výrobci stanovovali své vývozní ceny s ohledem na ceny, které může trh absorbovat. Tyto strany tvrdily, že je tudíž pravděpodobné, že by tyto ceny měly na ziskovost výrobního odvětví Unie omezený (pokud vůbec nějaký) dopad.
- (219) Toto tvrzení nebylo doloženo žádnými důkazy a nezohledňuje zjištění Komise ohledně možného vývoje cen čínských vyvážejících výrobců, pokud by opatření pozbyla platnosti, jak bylo uvedeno v 190. a 191. bodě odůvodnění. Šetření prokázalo, že by pravděpodobné cenové úrovně v případě, že by byla opatření zrušena, byly o 8 až 30 % nižší než prodejní ceny výrobního odvětví Unie. Tvrzení v tomto ohledu jsou proto zamítnuta.
- (220) Stejně strany uvedly, že antidumpingová opatření poskytují výrobnímu odvětví Unie nespravedlivou konkurenční výhodu a to údajně zadává výrobu výrobků v nižším segmentu externě zámořským výrobním zařízením, což není v souladu s cíli antidumpingových opatření.
- (221) Jak je uvedeno v 258. bodě odůvodnění, šetření ukázalo, že výrobci v Unii dováželi pouze zanedbatelné objemy hliníkových kol a že ne všichni tento dovoz pocházel nutně z výrobních zařízení, která jsou ve spojení. Na tomto základě nelze prokázat, že výrobnímu odvětví Unie je ve vztahu k zámořským výrobním zařízením poskytnuta nespravedlivá konkurenční výhoda, a toto tvrzení je proto zamítnuto.

- (222) Stejně strany rovněž tvrdily, že je nepravděpodobné, že by zrušení opatření vedlo k obnovení újmy, a to na základě toho, že na výrobní odvětví Unie nemělo takovýto dopad ani zvýšení podílu na trhu a nižší cenová úroveň tureckého dovozu v porovnání s prodejními cenami výrobců v Unii.
- (223) Podotýká se, že průměrná cena dovozu z Turecka (jak je uvedeno v tabulce 6) v období přezkumného šetření činila 48,50 EUR, což je více než cena nepůsobící újmu ve výši 48,25 EUR, jak bylo uvedeno v 196. bodě odůvodnění. Jak je objasněno v témže bodě odůvodnění, je pravděpodobné, že čínští vyvážející výrobci budou v případě neexistence cel schopni prodávat v Unii za ceny přinejmenším o 8 % nižší, než jsou ceny výrobního odvětví Unie, pokud by jejich ceny nebyly nižší až o 30 %, tj. za ceny působící újmu, které jsou podstatně nižší než stávající úroveň cen dovozu z Turecka. Případný dopad tureckého dovozu na situaci výrobního odvětví Unie nelze proto považovat za smysluplný ukazatel pravděpodobného účinku čínského dovozu, pokud by opatření pozbyla platnosti, a toto tvrzení je tudíž zamítnuto.
- (224) Stejně strany tvrdily, že na základě průměrných čínských dovozních cen během období přezkumného šetření (bez antidumpingových cel a s připočtením nákladů po dovozu) nedocházelo v případě dovozu z Číny k prodeji pod cenou, což naznačuje, že pokud by byla opatření zrušena, neuskutečňoval by se čínský dovoz za ceny působící újmu.
- (225) Toto tvrzení vycházelo z nesprávné analýzy. Tyto strany za prvé nedoložily výši nákladů po dovozu, která byla v jejich výpočtu použita (5,7 %), a nepředložily žádné důkazy v tomto ohledu. Za druhé, toto tvrzení bylo založeno na srovnání průměrných cen, aniž by bylo přihlédnuto k rozdílům mezi jednotlivými typy výrobku. Jak je objasněno v 123. bodě odůvodnění, dovozní ceny čínských vyvážejících výrobců zařazených do vzorku porovnané podle typu výrobku bez antidumpingových cen by byly nižší než prodejní ceny výrobního odvětví Unie v průměru o 8,0 %. Toto tvrzení je proto zamítnuto.
- (226) Jiná zúčastněná strana uvedla, že zrušení antidumpingového cla pravděpodobně nepovede k obnovení újmy, a to na základě předpokladu, že se na trhu Unie prodej uskutečňuje především pro segment OEM, ve kterém je poptávka ovlivněna spíše schopností dodavatelů splnit přísné požadavky výrobců automobilů než cenou. Dotyčná strana v této souvislosti tvrdila, že v tomto segmentu nadměrná kapacita čínských vyvážejících výrobců neexistuje. Tato strana tvrdila, že výrobci automobilů v EU mají při výběru dodavatelů přísné požadavky, pokud jde o technickou způsobilost, jakost, konzistentnost, spolehlivost a blízkost. Uvádělo se proto, že nadměrné kapacity na čínském trhu nelze jednoduše zaslat do Unie za nízké ceny, pokud by opatření pozbyla platnosti.
- (227) Ostatní strany předložily podobná tvrzení a uvedly, že si výrobní odvětví Unie bude moci udržet významný podíl na trhu, jelikož je vnímáno jako kvalitní dodavatel technologicky vyspělých výrobků, jako jsou „lesklá kola“. Tyto strany tvrdily, že výrobní odvětví Unie bude i nadále upřednostňováno před dovozem ze třetích zemí, zejména ve vyšším segmentu OEM.
- (228) Šetření prokázalo, že řada čínských vývozců již vyrábí rovněž velká a „lesklá kola“ a že jsou na podobné úrovni jako výrobci v Unii, pokud jde o kvalifikace, jakost, konzistentnost a spolehlivost, a jsou certifikováni ze strany svých odběratelů OEM v Unii. Čínští vyvážející výrobci, včetně výrobců nezařazených do vzorku nebo nespolupracujících výrobců, jsou již dodavateli výrobců automobilů, a to pro jejich výrobní závody v Unii i v Číně. Blízkost proto nepředstavuje překážku ani z hlediska certifikace, z hlediska nabídkového řízení nebo z technického hlediska. Otázku blízkosti lze s ohledem na dodací lhůty na druhou stranu snadno vyřešit prostřednictvím logistických řešení, jako je skladování, a není proto rozhodujícím faktorem, který by bránil nárůstu čínského dovozu, jenž by měl za následek obnovení újmy.
- (229) Stejná strana rovněž uvedla, že v Číně neexistuje v segmentu OEM dostupná kapacita a že se volné kapacity v Číně týkají pouze hliníkových kol určených pro segment následného trhu. Toto tvrzení však nebylo doloženo. Naopak, šetření prokázalo, že výrobci hliníkových kol vyrábějí pro segment OEM i segment kol pro následný trh pomocí stejných výrobních zařízení, a mohou proto volnou kapacitu využít stejně pro oba segmenty. To prokazuje také skutečnost, že (jak je objasněno v 113. bodě odůvodnění) čínští vyvážející výrobci přešli mezi obdobími původního šetření a obdobím přezkumného šetření ze segmentu kol pro následný trh do segmentu OEM. Toto tvrzení je tudíž zamítnuto.

- (230) Jeden čínský vyvážející výrobce uvedl, že se technické vlastnosti hliníkových kol vyráběných výrobním odvětvím Unie liší od hliníkových kol vyráběných a prodávaných čínskými vývozci. To výrobnímu odvětví Unie zajistí velké zakázky uzavřené s odběrateli v Unii bez ohledu na to, zda budou opatření zrušena, či nikoli. Tato strana rovněž uvedla, že dlouhodobé smlouvy výrobců v Unii s uživateli původního zařízení vedou k tomu, že výrobní odvětví Unie pravděpodobně v blízké budoucnosti nepřijde o objem prodeje a podíly na trhu ve prospěch čínského dovozu, a že tudíž nedojde k prudkému nárůstu čínského dovozu, pokud by opatření pozbyla platnosti.
- (231) Ze šetření vyplynulo, že mezi hliníkovými koly z různých zdrojů včetně Číny neexistují významné rozdíly (případně jsou tyto rozdíly jen malé) a že hliníková kola ze všech zdrojů jsou v zásadě zaměnitelná. Není neobvyklé, že hliníková kola jsou pořizována z různých zdrojů, a šetření prokázalo, že titíž odběratelé nakupují výrobky jak u výrobního odvětví Unie, tak i u čínských vyvážejících výrobců.
- (232) Pokud jde o tvrzení, že dlouhodobé smlouvy výrobního odvětví Unie zabrání prudkému nárůstu čínského dovozu, šetření prokázalo, že smlouvy uzavřené mezi výrobcí v Unii a příslušnými uživateli obvykle neobsahují právoplatné závazky týkající se množství v dlouhodobém horizontu. Existující smlouvy proto jako takové nezaručují zachování objemů prodeje, jak bylo uvedeno.
- (233) Tvrzení dotyčné strany v tomto ohledu byla proto zamítnuta.
- (234) Jiná strana tvrdila, že přechod poptávky na segment OEM znamenal, že výrobní odvětví Unie zaujímá přední postavení, a že omezená kapacita výrobního odvětví Unie vede nyní k značnému nedostatku dodávek na trhu Unie. Podle tohoto tvrzení se odhaduje, že tato situace bude pokračovat do příštího desetiletí. Tato strana i další strany rovněž uvedly, že samotné výrobní odvětví Unie připustilo, že jeho knihy objednávek jsou již plné do roku 2019–2022, a prohlásilo, že již jsou uzavřeny zakázky na dalších pět let, a nejméně do roku 2022 je tudíž zaručeno plné využití kapacity a ziskové ceny. Podle těchto stran umožnil přechod do segmentu OEM výrobnímu odvětví Unie rovněž přejít z 5 % ztrát v roce 2009 k 10 % zisku v období přezkumného šetření. Na tomto základě dotyčné strany tvrdily, že pozbytí platnosti antidumpingového cla pravděpodobně nepovede k obnově újmy.
- (235) Výše uvedené tvrzení vycházelo z nesprávného chápání podání výrobního odvětví Unie, v němž se uvádělo, že kniha objednávek bude zahrnovat dodávky v období 2019–2022. Neuvažovalo se v něm však, že knihy objednávek jsou plné ani že již jsou uzavřeny zakázky na dalších pět let, nýbrž pouze to, že se kniha objednávek vztahuje na dodávky v období 2019 až 2022. Jak je tudíž objasněno v 232. bodě odůvodnění, mezi výrobcí v Unii a příslušnými odběrateli nebyly uzavřeny platné dlouhodobé závazky týkající se množství. I na základě platných smluv podléhají ceny pravidelným revizím. Tvrzení ohledně plného využití kapacity a zajištění ziskových cen nejméně do roku 2022 je proto neodůvodněné a je zamítnuto. Rovněž tvrzení, že vyšší ziskovost výrobního odvětví Unie byla zapříčiněna přechodem do segmentu OEM, není správné. Jak je objasněno v 143. bodě odůvodnění, segment OEM představoval hlavní segment výrobního odvětví Unie již během období původního šetření, kdy (jak je uvedeno v 106. bodě odůvodnění nařízení (EU) č. 964/2010) zaznamenala Unie významné ztráty i v segmentu OEM. Toto tvrzení je proto zamítnuto.
- (236) Jedna zúčastněná strana rovněž uvedla, že čínští vyvážející výrobci náležející do segmentu OEM využívají výrobní kapacity téměř v plném rozsahu, a že tudíž není pravděpodobný významný nárůst jejich prodeje do Unie, pokud by antidumpingové opatření pozbylo platnosti. Tato strana taktéž tvrdila, že v důsledku rostoucí spotřeby v Unii nezpůsobí obecně ani nárůst dovozu z Číny výrobnímu odvětví Unie podstatnou újmu, zejména kvůli skutečnosti, že výrobní kapacita výrobního odvětví Unie nebude s to uspokojit poptávku v Unii.
- (237) Odhady čínských kapacit, které předložila tato strana k doložení svých tvrzení, však neodpovídají zjištěním v rámci stávajícího šetření, jak bylo uvedeno v 55. až 74. bodě odůvodnění. Tvrzení, že v Číně neexistuje významná volná kapacita a že vývoj spotřeby Unie zmírní újmu, pokud by bylo opatření zrušeno, jsou tudíž zamítnuta.
- (238) Tatáž strana dále uvedla, že čínská výroba automobilů má mezi roky 2015 a 2020 podle očekávání v souladu s třináctým pětiletým plánem vzrůst z 24,5 milionu jednotek na 30 milionů jednotek. Dotyčná strana tvrdila, že

tento nárůst výroby automobilů povede k souběžnému zvýšení čínské poptávky po hliníkových kolech, a že čínští výrobci proto spíše zvýší svůj domácí prodej, místo aby přesměrovali vývoz do Unie, pokud by antidumpingová opatření pozbyla platnosti.

- (239) Jak je uvedeno v 89. až 91. bodě odůvodnění, ačkoli mezi automobilovým trhem a trhem hliníkových kol skutečně existuje úzká vazba, zvýšení poptávky po hliníkových kolech na čínském domácím trhu pravděpodobně neabsorbuje dostupné volné kapacity v Číně, a to rovněž s přihlédnutím k značným cenovým rozdílům na čínském domácím trhu v porovnání s trhem Unie. Toto tvrzení proto bylo zamítnuto.
- (240) Řada stran tvrdila, že obnovení újmy není pravděpodobné, jelikož výrobní odvětví Unie bude mít prospěch z růstu spotřeby hliníkových kol na celosvětové úrovni i v Unii bez ohledu na zvýšení čínského dovozu do Unie. Mimoto bylo uvedeno, že odhadovaný nárůst spotřeby umožní čínským vyvážejícím výrobcům zvýšit vývoz na trh Unie, aniž by tento vyvíjel cenový tlak.
- (241) Šetření prokázalo, že do Unie budou vzhledem k její atraktivitě pravděpodobně přesměrovány významné objemy čínského vývozu (75. až 88. bod odůvodnění). V Číně mimoto existují vysoké volné kapacity, jež by mohly být rovněž nasměrovány na trh Unie. Čínští vyvážející výrobci budou proto schopni převzít nejen vyšší spotřebu, nýbrž i objemy prodeje výrobců v Unii. Proto i podle scénáře založeného na vyšší spotřebě je velmi pravděpodobné, že čínský vývoz převezme objemy prodeje a podíl na trhu na úkor výrobního odvětví Unie. Co se týká cen, je pravděpodobné, že ty budou na nižší úrovni než ceny výrobního odvětví Unie, a to o 8 až 30 %, jak je popsáno v 191. bodě odůvodnění, s dopady popsány v 192. bodě odůvodnění, což pravděpodobně povede k obnovení podstatné újmy způsobované výrobnímu odvětví Unie. Toto tvrzení je proto zamítnuto.
- (242) Na tomto základě dospěla Komise k závěru, že v případě zrušení opatření by se s největší pravděpodobností obnovila újma působená výrobnímu odvětví Unie.

G. ZÁJEM UNIE

1. Předběžné poznámky

- (243) V souladu s článkem 21 základního nařízení Komise zkoumala, zda by zachování stávajících opatření vůči ČLR nebylo v rozporu se zájmem celé Unie. Při zjišťování zájmu Unie vycházela z vyhodnocení všech různých relevantních zájmů, tj. zájmů výrobního odvětví Unie, dovozců, uživatelů a dodavatelů výrobního odvětví Unie (odvětví na předcházejícím stupni dodavatelského řetězce).

2. Zájem výrobního odvětví Unie

- (244) Šetření ukázalo, že během období přezkumného šetření překonalo výrobní odvětví Unie účinky újmy způsobené dumpingovým dovozem z Číny. Pokud by opatření vůči Číně byla zrušena, je však pravděpodobné obnovení újmy, jelikož by výrobní odvětví Unie bylo vystaveno dumpingovému dovozu z Číny s objemy, jež mohou být značné a které vyvíjejí významný cenový tlak. V důsledku toho by se hospodářská situace výrobního odvětví Unie pravděpodobně významně zhoršila, a to z výše popsaných důvodů. Zachování opatření naopak zajistí na trhu jistotu a umožní výrobnímu odvětví Unie udržet si příznivou hospodářskou situaci a pokračovat v realizaci investičních plánů k zvýšení výrobních kapacit, aby mohlo uspokojit rostoucí poptávku i vyvíjející se technické požadavky na hliníková kola.
- (245) Na tomto základě byl vyvozen závěr, že by zachování platných antidumpingových opatření bylo v zájmu výrobního odvětví Unie.

3. Zájem dovozců

- (246) Při zahájení přezkumu bylo kontaktováno osmdesát známých dovozců/uživatelů. Na formulář pro výběr vzorku odpovědělo jedenáct společností, z toho šest společností dováželo hliníková kola z Číny.

- (247) Šetření ukázalo, že tři z těchto šesti společností jsou ve skutečnosti výrobci automobilů, kteří používají hliníková kola při výrobě automobilů, a považují se tudíž za uživatele, jejichž situace je analyzována v 250. až 268. bodě odůvodnění. Dovoz ze strany zbývajících tří dovozců, kteří nejsou ve spojení, představoval méně než 2 % celkového objemu dovozu z Číny během období přezkumného šetření.
- (248) Pouze jedna z odpovědí na dotazník, jež byly obdrženy od výše zmíněných tří dovozců, kteří nejsou ve spojení, byla dostatečně úplná, aby ji bylo možno použít při analýze. Tento dovozce pořizoval hliníková kola rovněž od dodavatelů na trzích ostatních třetích zemí a podíl obrátu dotčeného výrobku na jeho celkové činnosti tvořil pouze část. Na tomto základě lze usuzovat, že cla nemají významný dopad na celkovou činnost tohoto dovozce související s hliníkovými koly. Činnost související s hliníkovými koly byla ve skutečnosti zisková.
- (249) Neexistovaly proto žádné signály, že zachování opatření bude mít značný negativní dopad na dovozce, který by vyvážil pozitivní dopady opatření na výrobní odvětví Unie.

4. Zájem uživatelů

- (250) Dotazníky byly zaslány přibližně 70 známým uživatelům. Přihlásilo se a odpovědi na otazník poskytlo sedm výrobců automobilů. Spolupracovalo rovněž jedno sdružení zastupující uživatele a dovozce hliníkových kol, která jsou prodávána na trhu OEM. Při šetření nespolupracovali žádní další uživatelé.
- (251) Dovoz spolupracujících uživatelů představoval 50,4 % celkového dovozu z ČLR do Unie.
- (252) Šetření prokázalo, že celkově se výrobci automobilů spoléhají na čínské dodávky pouze v omezeném rozsahu a že většina použitých hliníkových kol byla pořízena od výrobního odvětví Unie. Někteří spolupracující uživatelé nedováželi z Číny vůbec, někteří dováželi z Číny méně než 5 % výrobků pokrývajících jejich potřeby, zatímco jiní dováželi z Číny výrobky pokrývající až 10 % jejich potřeb. Šetření rovněž ukázalo, že někteří uživatelé využívali při dovozu z Číny režim aktivního zušlechťovacího styku (ačkoli v omezeném rozsahu), jelikož prodávali konečný výrobek dále na vývozních trzích.
- (253) Všichni spolupracující uživatelé vznesli proti opatřením námitky a tvrdili, že mají zájem na rozmanitých zdrojích dodávek. Tito uživatelé tvrdili, že opatření mají za následek jejich závislost na omezeném počtu výrobců v Unii. Šetření však prokázalo existenci dovozu z ostatních třetích zemí, zejména Turecka, který během posuzovaného období vzrostl. Celkové objemy dovozu z ostatních třetích zemí do Unie se v posuzovaném období zvýšily o 35 %, což je rychlejší vývoj než vývoj spotřeby v Unii.
- (254) Na základě těchto zjištění se tvrzení ohledně nedostatečné rozmanitosti dodávek zamítá.
- (255) Evropští výrobci automobilů uvedli, že zachování opatření není v zájmu Unie, jelikož antidumpingová opatření negativně ovlivňují konkurenceschopnost výrobců automobilů v Unii. Tito výrobci rovněž tvrdili, že výrobní odvětví Unie nemá k dispozici dostatečnou výrobní kapacitu, aby mohlo uspokojit poptávku v Unii.
- (256) Jedna zúčastněná strana mimoto tvrdila, že výrobní odvětví Unie bude dovážet hliníková kola z Číny a ostatních třetích zemí, aby uspokojilo rostoucí poptávku svých odběratelů, kterou nelze uspokojit prostřednictvím výrobní kapacity výrobního odvětví Unie.
- (257) Jak je uvedeno v tabulce 7 v 137. bodě odůvodnění, míra využití kapacity výrobního odvětví Unie byla v posuzovaném období v rozmezí od 88 % do 93 %. Šetření však rovněž prokázalo, že výrobní odvětví Unie investuje do zvyšování kapacity, aby uspokojilo vyšší poptávku v Unii, a že se očekává, že to sníží možný nedostatek, na nějž se poukazovalo. Tyto investice mají podle plánu pokračovat i v budoucnu.

- (258) Co se týká údajného dovozu výrobního odvětví Unie z Číny a ostatních třetích zemí, šetření prokázalo, že výrobci v Unii zařazení do vzorku dováželi pouze zanedbatelné objemy hliníkových kol a že se dovoz uskutečňoval ze Švýcarska a z Turecka, nikoli z Číny. To platí i pro ostatní výrobce v Unii, kteří podle informací obsažených v žádosti dováželi hliníková kola ve velmi malém množství, tj. méně než 500 tisíc jednotek, což odpovídá méně než 1 % výroby v Unii během období přezkumného šetření.
- (259) Mimoto se uvádí, že dovoz z ostatních třetích zemí v posuzovaném období vzrostl, a že by tudíž antidumpingová opatření neměla bránit uživatelům v dovozu hliníkových kol z ČLR, nýbrž mají pouze odstranit narušení a zajistit rovné podmínky pro čínské výrobní odvětví a výrobní odvětví Unie. Tvrzení v tomto ohledu byla proto zamítnuta.
- (260) Co se týká konkurenceschopnosti odvětví výroby automobilů, šetření ukázalo, že prostřednictvím režimu aktivního zušlechťovacího styku se výrobci automobilů mohou vyhnout placení antidumpingových cel z hliníkových kol, která jsou namontována ve vozidlech, jež prodávají na vývozních trzích. Během posuzovaného období představoval čínský dovoz v rámci režimu aktivního zušlechťovacího styku mezi 21 % až 28 % celkového čínského dovozu.
- (261) Tytéž strany dále tvrdily, že negativní dopad na jejich situaci má kumulativní účinek několika platných antidumpingových cel, která jsou kromě hliníkových kol uložena na řadu vstupů výrobců automobilů, jako jsou spojovací prostředky, nerezavějící ocel, válcované dráty, ocel s organickým povlakem, vysokopevnostní nitě a dráty z molybdenu.
- (262) Šetření ukázalo, že dopad opatření uložených na hliníková kola na náklady je omezený a činí nejvýše 0,2 %. Tento závěr vyplývá ze zjištění v rámci stávajícího šetření, že hliníková kola představují přibližně pouze 1 % nákladů na automobil. Tvrzení ohledně značného negativního dopadu na náklady se proto nepovažovalo za významné a bylo zamítnuto.
- (263) Pokud jde o kumulativní účinek ostatních platných antidumpingových opatření uložených na řadu jiných vstupů, tyto strany nepředložily žádné konkrétní důkazy v tomto ohledu. V rámci šetření proto nebylo možno předložené argumenty ověřit a dotyčné tvrzení bylo nutno zamítnout.
- (264) Po poskytnutí informací jedna zúčastněná strana uvedla, že na výrobce automobilů v Unii má významný dopad nedostatečná dostupná kapacita výrobního odvětví Unie a dodavatelů ze třetích zemí v segmentu OEM. Tyto strany tvrdily, že nemají jinou možnost než dovážet čínská hliníková kola a že stávající antidumpingové clo má na tento dovoz přímý nákladový dopad. Mimoto bylo uvedeno, že nedostatečná kapacita výrobního odvětví Unie má negativní dopad na produktivitu a konkurenceschopnost výrobců automobilů a že Komise neuvážila nepřímé nákladové dopady antidumpingového cla na situaci výrobců automobilů.
- (265) Šetřením bylo zjištěno, že výrobní odvětví Unie investuje do zvyšování kapacit, aby uspokojilo vyšší poptávku v Unii, s cílem snížit možný nedostatek. Tvrzení týkající se nedostatečné kapacity je proto zamítnuto. Co se týká nákladového dopadu, jak je objasněno v 262. bodě odůvodnění, šetřením bylo zjištěno, že opatření uložená na hliníková kola mají na celkové náklady výrobců automobilů jen velmi omezený dopad, a toto tvrzení je proto zamítnuto. Jelikož cílem a účelem antidumpingových opatření není zabránit uživatelům v dovozu hliníkových kol z ČLR, nesouvisejí nepřímé náklady uváděné touto stranou přímo se cly. Toto tvrzení je proto zamítnuto.
- (266) Stejná strana také tvrdila, že plánované rozšíření kapacity nebude postačovat k uspokojení rostoucí poptávky do roku 2020, a rovněž uvedla, že výrobní odvětví Unie nedoložilo své tvrzení, že zvyšuje svou kapacitu. V této souvislosti se dotyčná strana rovněž dotázala, jak Komise ověřila, že výrobní odvětví Unie bude schopno uspokojit poptávku v Unii.
- (267) Jak je objasněno v 257. bodě odůvodnění, šetření prokázalo, že výrobní odvětví Unie investuje do zvyšování kapacit, aby uspokojilo vyšší poptávku v Unii. Plánované zvýšení kapacity udávané výrobcí v Unii bylo porovnáváno s odhady výroby automobilů v Unii. Výrobci v Unii zařazení do vzorku rovněž doložili předpokládané

i existující investiční plány. Tato analýza prokázala, že plánované zvýšení kapacity je vyšší než očekávaný nárůst poptávky v Unii v období 2015–2018. Z důvodu zachování důvěrnosti údajů a anonymity nelze jednotlivé investiční plány zúčastněným stranám zpřístupnit. Z tohoto důvodu se tvrzení, že plánované rozšíření kapacity nebude postačovat k uspokojení rostoucí poptávky a že výrobní odvětví Unie nedoložilo své tvrzení, že zvyšuje kapacitu, zamítají.

- (268) Z těchto důvodů se vyvozuje závěr, že zachování opatření nebude mít na situaci uživatelů významný negativní dopad.

5. Zájem odvětví na předcházejících stupních dodavatelského řetězce

- (269) Dotazníky byly zaslány sdružením a známým dodavatelům surovin/zařízení pro výrobní odvětví Unie a rovněž 28 známým jednotlivým dodavatelům v Unii. Připomínky podalo jedno sdružení zastupující evropské odvětví výroby hliníku.
- (270) Sdružení zastupující evropské odvětví hliníku poznamenalo, že existuje vysoké riziko, že nadbytečná kapacita v Číně a opakované dumpingové praktiky čínských vyvážejících výrobců budou mít značný nepříznivý vliv na výrobní odvětví Unie, pokud by byla antidumpingová opatření zrušena. To by zase mělo negativní dopad na výrobu a zaměstnanost na předcházejících stupních hodnotového řetězce pro hliník. Toto sdružení proto podpořilo prodloužení stávajících antidumpingových opatření.
- (271) Vyvozuje se tudíž závěr, že by zachování opatření bylo v zájmu odvětví na předcházejících stupních řetězce.
- (272) Jedna zúčastněná strana tvrdila, že Komise nepatřičně opominula podložené věcné důkazy, které předložili výrobci automobilů, a místo toho založila své závěry na nedoložených tvrzeních, která předložilo výrobní odvětví Unie. Komise během slyšení s úředníkem pro slyšení zmíněném v 10. bodě odůvodnění objasnila, že všechny poskytnuté informace byly vzaty náležitě v úvahu. Informace, které předložilo výrobní odvětví Unie, byly ověřeny. Toto tvrzení proto bylo zamítnuto.

6. Závěr ohledně zájmu Unie

- (273) Na základě výše uvedených skutečností dospěla Komise k závěru, že neexistují žádné přesvědčivé důvody k domněnce, že by nebylo v zájmu Unie zachovat opatření uložená na dovoz aluminiových kol pocházejících z ČLR.

H. ZÁVĚR A POSKYTNUTÍ INFORMACÍ

- (274) Všechny strany byly informovány o nejdůležitějších skutečnostech a úvahách, na jejichž základě se zamýšlelo zachovat stávající opatření vůči ČLR. Byla jim rovněž poskytnuta lhůta pro předložení připomínek k poskytnutým informacím. Podání a připomínky byly v odůvodněných případech náležitě vzaty v úvahu.
- (275) Z výše uvedených důvodů by měla být v souladu s čl. 11 odst. 2 základního nařízení zachována antidumpingová opatření vztahující se na dovoz některých hliníkových kol pocházejících z ČLR uložená nařízením (EU) č. 964/2010.
- (276) Výbor zřízený podle čl. 15 odst. 1 nařízení (EU) 2016/1036 nevydal žádné stanovisko,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

1. Na dovoz hliníkových kol pro motorová vozidla kódů KN 8701 až 8705, bez ohledu na to, zda jsou vybavena příslušenstvím nebo pneumatikami, v současnosti kódů KN ex 8708 70 10 a ex 8708 70 50 (kódy TARIC 8708 70 10 10 a 8708 70 50 10) pocházející z Čínské lidové republiky se ukládá konečné antidumpingové clo.

2. Sazba konečného antidumpingového cla použitelná na čistou cenu s dodáním na hranici Unie před proclením pro výrobek popsáný v odstavci 1 činí 22,3 %.
3. Není-li stanoveno jinak, použijí se platné celní předpisy.

Článek 2

Do příslušného pole žádosti o propuštění do volného oběhu dovážených hliníkových kol pro vozidla kódu KN 8716, bez ohledu na to, zda jsou vybavena příslušenstvím nebo pneumatikami, a v současnosti kódu KN ex 8716 90 90, se zapíše kód TARIC 8716 90 90 10.

Členské státy každý měsíc informují Komisi o počtu jednotek dovezených pod tímto kódem a o jejich původu.

Článek 3

Do příslušného pole žádosti o propuštění do volného oběhu dovážených výrobků uvedených v člancích 1 a 2 se zapíše počet jejich jednotek.

Článek 4

Toto nařízení vstupuje v platnost prvním dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne 23. ledna 2017.

Za Komisi
předseda
Jean-Claude JUNKER