

## II

(Nelegislatīvi akti)

## REGULAS

## KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS REGULA (ES) 2017/109

(2017. gada 23. janvāris),

ar ko pēc termiņbeigu pārskatīšanas saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2016/1036 11. panta 2. punktu piemēro galīgo antidempinga maksājumu konkrētu Ķīnas Tautas Republikas izcelsmes alumīnija riteņu veidu importam

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2016. gada 8. jūnija Regulu (ES) 2016/1036 par aizsardzību pret importu par dempinga cenām no valstīm, kas nav Eiropas Savienības dalībvalstis <sup>(1)</sup> ("pamatregula"), un jo īpaši tās 11. panta 2. punktu,

tā kā:

## A. PROCEDŪRA

## 1. Spēkā esošie pasākumi

- (1) Pēc antidempinga izmeklēšanas ("sākotnējā izmeklēšana") Padome ar Īstenošanas regulu (ES) Nr. 964/2010 <sup>(2)</sup> noteica galīgo antidempinga maksājumu konkrētu Ķīnas Tautas Republikas ("ĶTR" jeb "Ķīna", jeb "attiecīgā valsts") izcelsmes alumīnija riteņu veidu importam.
- (2) Pasākumi bija procentuālais maksājums 22,3 % apmērā importam no ĶTR.

## 2. Termiņbeigu pārskatīšanas pieprasījums

- (3) Pēc paziņojuma publicēšanas par spēkā esošo antidempinga pasākumu gaidāmajām termiņa beigām <sup>(3)</sup> Komisija saņēma pieprasījumu veikt pret ĶTR noteikto pasākumu termiņbeigu pārskatīšanu atbilstīgi 11. panta 2. punktam Padomes Regulā (EK) Nr. 1225/2009 <sup>(4)</sup>.
- (4) Pieprasījumu iesniedza Eiropas Riteņu ražotāju asociācija (EUWA) ("pieprasījuma iesniedzējs") to ražotāju vārdā, kas pārstāv vairāk nekā 25 % no konkrētu alumīnija riteņu kopējā ražošanas apjoma Savienībā.
- (5) Pieprasījuma pamatā bija apgalvojums, ka pasākumu izbeigšana, iespējams, izraisīs dempinga turpināšanos un Savienības ražošanas nozarei nodarītā kaitējuma atkārtošanos.

<sup>(1)</sup> OV L 176, 30.6.2016., 21. lpp.

<sup>(2)</sup> Padomes 2010. gada 25. oktobra Īstenošanas regula (ES) Nr. 964/2010, ar ko piemēro galīgu antidempinga maksājumu un galīgi iekasē pagaidu maksājumu, kas noteikts dažu Ķīnas Tautas Republikas izcelsmes alumīnija riteņu veidu importam (OV L 282, 28.10.2010., 1. lpp.).

<sup>(3)</sup> Paziņojums par konkrētu antidempinga pasākumu gaidāmajām termiņa beigām (OV C 47, 10.2.2015., 4. lpp.).

<sup>(4)</sup> Padomes 2009. gada 30. novembra Regula (EK) Nr. 1225/2009 par aizsardzību pret importu par dempinga cenām no valstīm, kas nav Eiropas Kopienas dalībvalstis (OV L 343, 22.12.2009., 51. lpp.). Minētā regula tika atcelta ar pamatregulu.

### 3. Termiņbeigu pārskatīšanas sākšana

- (6) Konstatējusi, ka ir pietiekami pierādījumi termiņbeigu pārskatīšanas sākšanai, Komisija 2015. gada 27. oktobrī ar *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* publicētu paziņojumu <sup>(1)</sup> ("paziņojums par procedūras sākšanu") informēja par termiņbeigu pārskatīšanas sākšanu saskaņā ar 11. panta 2. punktu Regulā (EK) Nr. 1225/2009.

### 4. Izmeklēšana

#### *Pārskatīšanas izmeklēšanas periods un attiecīgais periods*

- (7) Dempinga un kaitējuma turpināšanās vai atkārtošanās iespējamības izmeklēšana aptvēra periodu no 2014. gada 1. oktobra līdz 2015. gada 30. septembrim ("pārskatīšanas izmeklēšanas periods" jeb "PIP"). Tendences, kas ir svarīgas, lai novērtētu kaitējuma turpināšanās vai atkārtošanās iespējamību, tika pētītas laika periodam no 2012. gada 1. janvāra līdz pārskatīšanas izmeklēšanas perioda beigām ("attiecīgais periods").

#### *Personas, uz kurām attiecas izmeklēšana*

- (8) Par termiņbeigu pārskatīšanas sākšanu Komisija oficiāli informēja pieprasījuma iesniedzējus, pārējos zināmos Savienības ražotājus, ražotājus eksportētājus ĶTR, zināmos importētājus, zināmos iesaistītos lietotājus un tirgotājus, zināmās apvienības, kas pārstāv Savienības ražotājus un lietotājus, kā arī eksportētājvalstu pārstāvjus.
- (9) Ieinteresētajām personām, tostarp ražotājiem Turcijā, tika dota iespēja paziņojumā par procedūras sākšanu noteiktajā termiņā rakstiski darīt zināmu savu viedokli un pieprasīt uzklauššanu. Tika uzklauštas visas ieinteresētās personas, kas to pieprasīja un norādīja konkrētus iemeslus, kāpēc tās būtu jāuzklauš.
- (10) Eiropas Autoražotāju asociācija ("ACEA") pieprasīja uzklauššanu pie tirdzniecības procedūru uzklauššanas amatpersonas ("uzklauššanas amatpersona"). Uzklauššana notika 2016. gada 5. decembrī.
- (11) Bailēs no klientu vai konkurentu pretpasākumiem pieprasījuma iesniedzēji un Turcijas (analogās valsts) ražotāji, kuri sadarbojās, lūdza, lai tiktu saglabāta viņu nosaukumu konfidencialitāte. Komisija uzskatīja, ka pretpasākumi patiesi ir ļoti iespējami, un piekrita, ka pieprasījuma iesniedzēju un Turcijas ražotāju, kuri sadarbojās, nosaukumi nebūtu jāizpauž. Lai efektīvi nodrošinātu anonimitāti, tika saglabāta arī pārējo Savienības ražotāju nosaukumu konfidencialitāte, lai nepieļautu, ka pieprasījuma iesniedzēju nosaukumus varētu identificēt ar dedukcijas metodi.

#### *Atlase*

- (12) Paziņojumā par procedūras sākšanu Komisija norādīja, ka saskaņā ar pamatregulas 17. pantu tā varētu veikt ieinteresēto personu atlasi.

#### *ĶTR ražotāju eksportētāju atlase*

- (13) Lai lemtu, vai ir vajadzīga atlase, un vajadzības gadījumā veidotu izlasi, Komisija aicināja visus zināmos ĶTR ražotājus eksportētājus sniegt paziņojumā par procedūras sākšanu norādīto informāciju. Komisija turklāt lūdza ĶTR pārstāvniecību Savienībā apzināt citus iespējamus ražotājus eksportētājus, kuri varētu būt ieinteresēti piedalīties izmeklēšanā, un/vai ar tiem sazināties.
- (14) Divdesmit viens ražotājs eksportētājs attiecīgajā valstī sniedza pieprasīto informāciju un piekrita iekļaušanai izlasē. Saskaņā ar pamatregulas 17. panta 1. punktu Komisija izveidoja izlasi no četrām ražotāju eksportētāju grupām, pamatojoties uz lielāko paziņoto ražošanas un pārdošanas apjomu, kuru atvēlētajā laikā varēja pienācīgi izmeklēt.

<sup>(1)</sup> Paziņojums par to antidempinga pasākumu pārskatīšanas sākšanu, kuri piemērojami konkrētu Ķīnas Tautas Republikas izcelsmes alumīnija riteņu importam (OV C 355, 27.10.2015., 8. lpp.).

Tādējādi četras atlasītās Ķīnas ražotāju eksportētāju grupas ik gadu saražo 80 miljonus riteņu, kas veido aptuveni 70 % no visu uzņēmumu/uzņēmumu grupu, kas sadarbojās, kopējā paziņotā ražošanas un pārdošanas apjoma. Atbilstīgi Eurostat datiem četras atlasītās grupas pārskatīšanas izmeklēšanas periodā aptver apmēram 40 % no kopējā Ķīnas eksporta uz Savienību.

- (15) Saskaņā ar pamatregulas 17. panta 2. punktu ar visiem zināmajiem attiecīgajiem ražotājiem eksportētājiem un attiecīgās valsts iestādēm notika apspriešanās par izlases veidošanu. Divi ražotāji eksportētāji sniedza piezīmes un lūdza to iekļaušanu izlasē. Tie apgalvoja, ka ierosinātā izlase nav pietiekami reprezentatīva, jo tie uz Savienību eksportē lielākus apjomus nekā divas atlasītās grupas, un ka atlasē nav ņemtas vērā atšķirības starp alumīnija riteņiem, kas paredzēti oriģinālā aprīkojuma ražotājiem ("OEM") (tie ir galvenokārt automobiļu ražotāji) un sekundārajam tirgum ("ST") (piemēram, izplatītājiem, mazumtirgotājiem, remontdarbniecām un tamlīdzīgiem) (sk. 28. apsvērumu).
- (16) Komisija uzskatīja, ka izveidotā izlase ir reprezentatīva to iemeslu dēļ, kas minēti iepriekš 14. apsvērumā. Pārdošana ST vai OEM nebija starp atlasē kritērijiem, bet jebkurā gadījumā trīs no šīm četrām grupām uz Savienību pārdod riteņus gan ST, gan OEM segmentā. Pamatojoties uz iepriekš minēto, ierosinātā izlase tika saglabāta un abu Ķīnas ražotāju eksportētāju pieprasījumi tika noraidīti. Citas piezīmes netika saņemtas.

#### Savienības ražotāju atlase

- (17) Paziņojumā par procedūras sākšanu Komisija norādīja, ka tā ir provizoriski izveidojusi Savienības ražotāju izlasi. Saskaņā ar pamatregulas 17. panta 1. punktu Komisija izveidoja izlasi, pamatojoties uz vislielāko reprezentatīvo pārdošanas un ražošanas apjomu, ņemot vērā arī ģeogrāfisko atrašanās vietu. Izlasē bija iekļauti septiņi Savienības ražotāji, kas bija arī pieprasījuma iesniedzēji. Atlasītie Savienības ražotāji pārstāv vairāk nekā 30 % no kopējā ražošanas apjoma Savienībā, un starp tiem ir ražotāji gan OEM, gan ST segmentā. Komisija aicināja ieinteresētās personas sniegt piezīmes par pagaidu izlasi. Noteiktajā termiņā piezīmes netika saņemtas, un pagaidu izlase tādējādi tika apstiprināta. Izlase ir uzskatāma par Savienības ražošanas nozares reprezentatīvu izlasi.
- (18) Kāda persona apgalvoja, ka Savienības ražotāju anonimitāte neļauj tai izmantot procesuālās tiesības efektīvi sniegt piezīmes par pagaidu izlasi. Kā minēts 11. apsvērumā, sakarā ar klientu vai konkurentu pretpasākumu risku Savienības ražotāju lūgums pēc anonimitātes tika uzskatīts par pamatotu. Šī persona nesniedza nekādus argumentus vai informāciju, kas būtu pretrunā ar pieejamo informāciju, un tāpēc šis apgalvojums tika noraidīts.
- (19) Viens atlasītais Savienības ražotājs 2016. gada 27. janvārī informēja Komisiju, ka tas vairs nesniegs atbildes uz anketas jautājumiem. Tāpēc Savienības ražotāju galīgā izlase sastāvēja no sešiem Savienības ražotājiem. Tie joprojām pārstāvēja vairāk nekā 30 % kopējā ražošanas apjoma Savienībā. Tādējādi galīgā izlase bija uzskatāma par Savienības ražošanas nozares reprezentatīvu izlasi.

#### Nesaistīto importētāju atlase, anketas un sadarbība

- (20) Lai Komisija varētu lemt, vai ir vajadzīga atlase, un vajadzības gadījumā veidot izlasi, tā aicināja nesaistītos importētājus sniegt informāciju, kas norādīta paziņojumā par procedūras sākšanu.
- (21) Sākumposmā tika uzrunāti astoņdesmit zināmi importētāji/lietotāji, kuri tika aicināti sniegt skaidrojumu par savu darbību, kā arī attiecīgā gadījumā aizpildīt atlasē veidlapu, kas pievienota paziņojumam par procedūras sākšanu.
- (22) Atlasē veidlapu aizpildīja vienpadsmit uzņēmumi. Seši no tiem norādīja, ka importē alumīnija riteņus no ĶTR un pārdod tos tālāk Savienībā. Tāpēc tie tika sākotnēji uzskatīti par nesaistītiem importētājiem. Ņemot vērā uzņēmumu nelielo skaitu, atlase netika uzskatīta par vajadzīgu.

#### **Anketas un pārbaudes apmeklējumi**

- (23) Komisija pieprasīja un pārbaudīja visu informāciju, ko tā uzskatīja par vajadzīgu, lai noteiktu dempinga turpināšanās vai atkārtotās iespējamības, kaitējuma turpināšanās vai atkārtotās iespējamības un Savienības intereses.

- (24) Komisija nosūtīja anketas četriem atlasītajiem Ķīnas ražotājiem eksportētājiem/ražotāju eksportētāju grupām, diviem ražotājiem analogajā valstī, septiņiem atlasītajiem Savienības ražotājiem, sešiem nesaistītajiem importētājiem, kas pieteicās atlases procesā, aptuveni 70 lietotājiem Savienībā un 28 piegādātājiem Savienībā, kuri nodrošina izejvielas/iekārtas Savienības ražošanas nozarei.
- (25) Atbildes uz anketas jautājumiem tika saņemtas no četriem atlasītajiem ražotājiem eksportētājiem/ražotāju eksportētāju grupām, diviem analogās valsts ražotājiem, sešiem atlasītajiem Savienības ražotājiem, četriem nesaistītiem importētājiem, sešiem lietotājiem un diviem piegādātājiem Savienībā.
- (26) Komisija veica pārbaudes šādos uzņēmumos.
- a) Ražotāji Savienībā:
- pārbaudes apmeklējumi tika veikti sešos atlasītajos Savienības ražotāju uzņēmumos <sup>(1)</sup>.
- b) Importētāji/lietotāji:
- *Inter Tyre Holland B.V., Moerdijk, Nīderlande,*
  - *Bayerische Motoren Werke AG, Munich, Vācija,*
  - *FCA ITALY S.p.A, Turin, Itālija,*
  - *Opel Group GmbH, Ruesselsheim, Vācija.*
- c) Ražotāji eksportētāji attiecīgajā valstī:
- *Baoding Lizhong ("Baoding") grupa, kas ietver:*
    - *Baoding Lizhong Wheel Manufacturing Co., Ltd, Baoding, Hebei province, ĶTR,*
    - *Tianjin Dicastal Wheel Manufacturing Co., Ltd, Tianjin, ĶTR,*
  - *Dicastal ("Dicastal") grupa, kas ietver:*
    - *CITIC Dicastal Co., Ltd, Qinhuangdao, Hebei province, ĶTR,*
    - *Dicastal Xinglong Wheel Co., Ltd, Qinhuangdao, Hebei province, ĶTR,*
    - *Wuxi Dicastal Wheel Manufacturing Co. Ltd, Wuxi, Jiangsu province, ĶTR,*
  - *Kunshan Lioho Liufeng ("Lioho") grupa, kas ietver:*
    - *Kunshan Liufeng Machinery Industry Co., Ltd, Kunshan, Jiangsu province, ĶTR,*
    - *Liufeng Precision Machinery Co., Ltd, Kunshan, Jiangsu province, ĶTR,*
  - *Zhejiang Wanfeng ("Wanfeng") grupa, kas ietver:*
    - *Zhejiang Wanfeng Auto Wheel Co. Ltd, Xinchang, Zhejiang province, ĶTR,*
    - *Ultra Wheel Ningbo Co. Ltd, Ningbo, Zhejiang province, ĶTR.*
- d) Ražotāji tirgus ekonomikas valstī:
- pārbaudes apmeklējumi tika veikti divu analogās valsts (Turcijas) ražotāju, kuri sadarbojās, uzņēmumos.

## B. ATTIECĪGAIS RAŽOJUMS UN LĪDZĪGAIS RAŽOJUMS

### 1. Attiecīgais ražojums

- (27) Attiecīgais ražojums ir KN pozīcijā 8701–8705 minēto mehānisko transportlīdzekļu ĶTR izcelsmes alumīnija riteņi neatkarīgi no tā, vai tie aprīkoti ar piederumiem un vai tie aprīkoti ar riepām ("attiecīgais ražojums" jeb "alumīnija riteņi", jeb "AR"), kurus pašlaik klasificē ar KN kodu(-iem) ex 8708 70 10 un ex 8708 70 50 (*Taric* kodi 8708 70 10 10 un 8708 70 50 10).

<sup>(1)</sup> Kā paskaidrots 11. apsvērumā, Savienības ražotāju nosaukumi netiek izpausti konfidencialitātes apsvērumu dēļ.

- (28) Attiecīgo ražojumu Savienībā pārdod divos izplatīšanas kanālos – OEM segmentā un ST segmentā. OEM segmentā automobiļu ražotāji saistībā ar AR rīko konkursus un bieži ir iesaistīti jauna riteņa izstrādes procesā, kurš tiek saistīts ar konkrēto zīmolu. Gan Savienības ražotāji, gan Ķīnas eksportētāji var piedalīties vienos un tajos pašos konkursos. ST segmentā AR parasti projektē, izstrādā un tiem zīmolu piešķir AR ražotāji, un pēc tam šie riteņi tiek pārdoti vairumtirgotājiem, mazumtirgotājiem, speciālā autoaprikojuma uzņēmumiem, automobiļu remontdarbnīcām utt.
- (29) Tāpat kā sākotnējā izmeklēšanā tika konstatēts – lai gan OEM un ST alumīnija riteņu izplatīšanas kanāli ir atšķirīgi, tiem ir vienādas fizikālās un tehniskās īpašības un tos var savstarpēji aizvietot. Tāpēc tos uzskata par vienu ražojumu.

## 2. Līdzīgais ražojums

- (30) Tika konstatēts, ka attiecīgajam ražojumam un alumīnija riteņiem, kurus ražo un pārdod iekšzemes tirgū ĶTR un Turcijā, kas bija analogā valsts, kā arī alumīnija riteņiem, kurus Savienības ražošanas nozare ražo un pārdod Savienībā, ir vienādas fizikālās, ķīmiskās un tehniskās īpašības un izmantošana.
- (31) Tādēļ Komisija secināja, ka šie ražojumi ir līdzīgi ražojumi pamatregulas 1. panta 4. punkta nozīmē.

## C. DEMPINGA TURPINĀŠANĀS VAI ATKĀRTOŠANĀS IESPĒJAMĪBA

- (32) Saskaņā ar pamatregulas 11. panta 2. punktu Komisija vispirms pārbaudīja, vai pēc spēkā esošo pasākumu termiņa beigām dempings no ĶTR varētu turpināties vai atkārtoties.

### 1. ĶTR sadarbības līmenis

- (33) Divdesmit viens uzņēmums/uzņēmumu grupa sniedza atbildes uz atlases veidlapas jautājumiem. Uzņēmumu, kuri sadarbojās, paziņotais alumīnija riteņu eksporta apjoms uz Savienību pārskatīšanas izmeklēšanas periodā bija 1 601 591 vienība (17 473 tonnas) <sup>(1)</sup>, un tas atbilst 72 % no kopējā attiecīgā ražojuma importa no Ķīnas, ko tajā pašā periodā reģistrējis Eurostat. Uzņēmumu/uzņēmumu grupu, kas sadarbojās, kopējais paziņotais ražošanas apjoms bija 91,8 miljoni vienību (1 001 538 tonnas), un tas ir aptuveni 43 % no kopējās lēstās ražošanas jaudas Ķīnā (212 miljoni vienību). Sīkāku informāciju par ražošanas jaudu ĶTR var atrast 3.1. iedaļā.

### 2. Dempings pārskatīšanas izmeklēšanas periodā

#### a) Analogā valsts

- (34) Saskaņā ar pamatregulas 2. panta 7. punkta a) apakšpunktu normālā vērtība bija jānosaka, pamatojoties uz samaksātajām vai maksājamajām cenām iekšzemes tirgū vai salikto vērtību atbilstīgā tirgus ekonomikas trešā valstī ("analogā valsts").
- (35) Lai attiecībā uz ĶTR noteiktu normālo vērtību, sākotnējā izmeklēšanā par analogo valsti izmantoja Turciju. Paziņojumā par procedūras sākšanu Komisija informēja ieinteresētās personas, ka tā plāno izmantot Turciju par analogo valsti, un aicināja tās sniegt piezīmes. Paziņojumā par procedūras sākšanu tika arī norādīts, ka tiks izskatītas arī citas valstis, jo īpaši Taizeme un Indonēzija.
- (36) Kāda ieinteresētā persona pauda bažas par Turcijas piemērotību analogās valsts statusam sakarā ar pieņēmumu, ka Turcijai ir divpusēji nolīgumi ar dažām Tuvo Austrumu valstīm, no kurām tā tādēļ var importēt alumīniju bez nodokļiem, savukārt Eiropas uzņēmumiem par alumīnija importu ir jāmaksā 7 % nodoklis.

<sup>(1)</sup> Gan Savienības, gan Ķīnas ražotāji produkciju reģistrē vienībās. Tomēr importa statistika ir pieejama tikai kilogramos. Četrās pārbaudītajās grupās viena pārdošanai uz ES paredzētā riteņa vidējais svars bija 10,91 kg. Visā šajā regulā tiek izmantots šis pārvēršanas koeficients.

- (37) Normālā vērtība, kas tiek noteikta, balstoties uz analogās valsts ražotāju iekšzemes cenām un/vai izmaksām, ir jāsalīdzina ar Ķīnas ražotāju eksporta cenām, nevis ar Savienības ražošanas nozares izmaksām. Tāpēc iespējamajai starpībai starp izejvielām piemērojamiem nodokļiem analogajā valstī un Eiropas Savienībā nav nozīmes. Jebkurā gadījumā Komisija konstatēja, ka Turcijā un ĶTR nodokļi par alumīnija importu būtiski neatšķiras. Tādēļ šis apgalvojums bija jānoraida.
- (38) Lai izpētītu visas iespējas atbilstošas analogās valsts izvēlei, Komisija paziņoja Turcijas, Taizemes, Indonēzijas, Taivānas, Korejas un Malaizijas <sup>(1)</sup> oficiālajām pārstāvniecībām par termiņbeigu pārskatīšanas sākšanu un lūdza tās informēt Komisiju par zināmajiem alumīnija riteņu ražotājiem šajās valstīs. Sadarbības pieprasījumi tika nosūtīti visiem zināmajiem ražotājiem šajās valstīs. Tomēr, izņemot divus Turcijas ražotājus eksportētājus, neviens sadarbībai nepiekrita.
- (39) Pamatojoties uz pieejamo informāciju, Turcijai ir otrs lielākais alumīnija riteņu ražošanas apjoms starp iespējamajām analogajām valstīm, un tās iekšzemes tirgū ir apmierinošs konkurences līmenis <sup>(2)</sup>. Abiem Turcijas ražotājiem, kas sadarbojās, un ražotājiem eksportētājiem ĶTR bija līdzīga ražošanas metode. Turklāt to ražojumu klāsts Turcijas iekšzemes tirgū bija salīdzināms ar Ķīnas ražotāju eksportētāju ražojumu klāstu pārdošanai uz Savienību.
- (40) Ņemot vērā iepriekš minēto un to, ka netika saņemtas citas piezīmes, Komisija secināja, ka Turcija ir piemērota analogā valsts saskaņā ar pamatregulas 2. panta 7. punkta a) apakšpunktu.

b) Normālā vērtība

- (41) Informācija, kas bija saņemta no abiem analogās valsts ražotājiem, kuri sadarbojās, tika izmantota par pamatu normālās vērtības noteikšanai.
- (42) Saskaņā ar pamatregulas 2. panta 2. punktu Komisija vispirms pārbaudīja, vai analogās valsts ražotāju, kas sadarbojās, veiktās līdzīgā ražojuma iekšzemes pārdošanas kopējais apjoms neatkarīgiem pircējiem pārskatīšanas izmeklēšanas periodā ir bijis reprezentatīvs. Tālab to kopējais pārdošanas apjoms tika salīdzināts ar attiecīgā ražojuma kopējo apjomu, ko katrs atlasītais Ķīnas ražotājs eksportētājs bija eksportējis uz Savienību. Pamatojoties uz to, Komisija konstatēja, ka līdzīgais ražojums Turcijas iekšzemes tirgū tika pārdots reprezentatīvā apjomā.
- (43) Otrkārt, Komisija noteica tos ražojuma veidus, kurus iekšzemes tirgū pārdod analogās valsts ražotāji un kuri ir identiski vai tieši salīdzināmi ar tiem veidiem, ko atlasītie Ķīnas ražotāji eksportētāji pārdod eksportam uz Savienību. Pamatojoties uz ražojuma veidu, tā salīdzināja pārdošanas apjomu Turcijas tirgū ar katra atlasītā Ķīnas ražotāja eksportētāja veiktā eksporta apjomu uz Savienību. Šis salīdzinājums liecināja, ka pārliecinoši lielākā daļa ražojuma veidu Turcijā tika pārdota reprezentatīvos daudzumos <sup>(3)</sup>.
- (44) Pēc tam Komisija attiecībā uz analogās valsts ražotājiem pārbaudīja, vai var uzskatīt, ka katrs līdzīgā ražojuma veids iekšzemes tirgū ir pārdots parastā tirdzniecības aprītē atbilstoši pamatregulas 2. panta 4. punktam. Normālo vērtību nosaka, pamatojoties uz faktisko iekšzemes cenu katram ražojuma veidam neatkarīgi no tā, vai minētais pārdošanas apjoms ir bijis rentabls, ja apjoms, kas pārdots par neto pārdošanas cenu, kura vienāda ar aprēķinātajām ražošanas izmaksām vai lielāka par tām, ir lielāks nekā 80 % no šā veida kopējā pārdošanas apjoma un ja šā ražojuma veida vidējā svērtā pārdošanas cena ir vienāda ar vienas vienības ražošanas izmaksām vai lielāka par tām. Pārbaude liecināja, ka gandrīz visa pārdošana bija rentabla, izņemot sešus ražojuma veidus, kas veido mazāk nekā 0,01 % no kopējā pārdošanas apjoma Turcijā.

<sup>(1)</sup> Šīs valstis kopā ar Ķīnu pārstāv vairāk nekā 97 % no kopējā alumīnija riteņu importa izmeklēšanas periodā. Bosnija un Hercegovina (3 % importa), kas arī ietilpst šajos 97 %, tomēr netika uzskatīta par piemērotu analogo valsti sakarā ar tās mazo izmēru un nelielo ražotāju skaitu.

<sup>(2)</sup> Turcijā ir vismaz astoņi zināmi alumīnija riteņu ražotāji, kas konkurē tās iekšzemes tirgū. Turklāt Turcijā ir zema muitas nodokļa likme (4,5 %) alumīnija riteņu importam no trešām valstīm, un tas atvieglo importu. PIP laikā ĶTR vien eksportēja apmēram 843 926 vienības uz Turciju, un tas ir aptuveni puse no Ķīnas izcelsmes importa apjoma Savienībā tajā pašā periodā.

<sup>(3)</sup> *Baoding* grupai reprezentatīvi bija visi ražojuma veidi, ko pārdod Turcijas tirgū. Trim pārējām grupām reprezentatīvi nebija kopā 6 ražojuma veidi, kas atbilst mazāk nekā 0,12 % no kopējā pārdošanas apjoma Turcijas tirgū.

(45) Visbeidzot Komisija konstatēja tos ražojuma veidus, kas eksportēti no ĶTR uz Savienību un nav pārdoti Turcijas iekšzemes tirgū, un, pamatojoties uz pamatregulas 2. panta 3. un 6. punktu, aprēķināja normālo vērtību. Lai aprēķinātu normālo vērtību šiem veidiem, Komisija izmantoja vidējās ražošanas izmaksas līdzīgākajiem ražojuma veidiem, kurus ražo analogās valsts ražotāji, un pieskaitīja samērīgas pārdošanas, vispārējās un administratīvās ("PVA") izmaksas un peļņu atbilstoši vidējām svērtajām summām, kuras analogās valsts ražotāji pārskatīšanas izmeklēšanas periodā parastā tirdzniecības aprītē guva līdzīgā ražojuma pārdošanā iekšzemes tirgū.

c) Eksporta cena

(46) Četras atlasītās ražotāju eksportētāju grupas eksportu uz Savienību veica vai nu tieši neatkarīgiem pircējiem, vai arī ar saistītu uzņēmumu starpniecību, kuri bija tirgotāji.

(47) Ja ražotāji eksportētāji <sup>(1)</sup> attiecīgo ražojumu eksportēja tieši neatkarīgiem pircējiem Savienībā, tad saskaņā ar pamatregulas 2. panta 8. punktu eksporta cena bija cena, kas faktiski samaksāta vai maksājama par attiecīgo ražojumu, to pārdodot eksportam uz Savienību.

(48) Ja ražotāji eksportētāji eksportēja attiecīgo ražojumu uz Savienību, izmantojot saistītus uzņēmumus <sup>(2)</sup>, eksporta cena saskaņā ar pamatregulas 2. panta 9. punktu tika aprēķināta, pamatojoties uz cenu, par kādu importētie ražojumi tika pirmo reizi tālāk pārdoti neatkarīgam pircējam. Tādējādi tika veiktas cenas korekcijas, atskaitot saistītā tirgotāja PVA izmaksas un samērīgu peļņas procentu.

d) Salīdzinājums

(49) Komisija salīdzināja normālo vērtību un atlasīto ražotāju eksportētāju eksporta cenu, pamatojoties uz *EXW* cenu. Gadījumos, kad to pamatoja vajadzība nodrošināt taisnīgu salīdzinājumu, Komisija saskaņā ar pamatregulas 2. panta 10. punktu koriģēja normālo vērtību un/vai eksporta cenu, ņemot vērā atšķirības, kas ietekmē cenas un cenu salīdzināmību.

(50) Analogās valsts ražotāju iekšzemes cenām tika veiktas korekcijas, ņemot vērā iekšzemes transporta izmaksas, kredīta izmaksas, pārkraušanas izmaksas, iepakšanas izmaksas un komisijas maksas. Atlasīto ražotāju eksportētāju eksporta cenām tika veiktas korekcijas, ņemot vērā transporta, apdrošināšanas, pārkraušanas, kredīta izmaksas, banku komisijas maksas, iepakšanas izmaksas, importa nodevas, muitas nodokļus un komisijas maksas.

e) Dempinga starpība

(51) Komisija saskaņā ar pamatregulas 2. panta 11. un 12. punktu katra līdzīgā ražojuma veida vidējo svērto normālo vērtību analogajā valstī salīdzināja ar katras atlasītās uzņēmumu grupas, kas sadarbojās, attiecīgā ražojuma atbilstošā veida vidējo svērto eksporta cenu.

(52) Tādējādi vidējā svērtā dempinga starpība, kas izteikta procentos no *CIF* cenas līdz Savienības robežai pirms nodokļu nomaksas, ir šāda.

Uzņēmums	Dempinga starpība (%)
<i>Baoding</i> grupa	21,1
<i>Dicastal</i> grupa	8,9
<i>Lioho</i> grupa	25,9
<i>Wanfeng</i> grupa	23,2

<sup>(1)</sup> Visa *Baoding* un *Dicastal* grupas veiktā pārdošana un lielākā daļa *Wanfeng* grupas veiktās pārdošanas.

<sup>(2)</sup> UK *Wanfeng* un *Lioho* grupas pārdošana.

f) Secinājums par dempingu pārskatīšanas izmeklēšanas periodā

- (53) Komisija konstatēja, ka Ķīnas ražotāji eksportētāji pārskatīšanas izmeklēšanas periodā turpināja alumīnija riteņu eksportu uz Savienību par dempinga cenām (lai gan mazākā apjomā nekā sākotnējā izmeklēšanā).

### 3. Pierādījumi par dempinga turpināšanās iespējamību

- (54) Tad Komisija analizēja dempinga turpināšanās iespējamību gadījumā, ja pasākumi zaudētu spēku. Tā pētīja Ķīnas ražošanas jaudu un neizmantoto jaudu, Ķīnas eksportētāju rīcību citos tirgos, stāvokli Ķīnas iekšzemes tirgū un Savienības tirgus pievilcību.

#### 3.1. Ražošana un neizmantotā jauda ĶTR

- (55) Dokumentā “*Global China Automotive Wheel Industry Report 2012/2013*” tika lēsts, ka kopējā alumīnija riteņu ražošanas jauda Ķīnā ir 180 miljoni vienību, kamēr pārdoti tiek tikai 120 miljoni vienību, un tas nozīmē, ka neizmantotā jauda 2012. gada beigās ir 60 miljoni riteņu <sup>(1)</sup>.
- (56) 21 Ķīnas ražotāja eksportētāja, kas sadarbojās, kopējā paziņotā ražošanas jauda ir 91 804 845 vienības, un to vidējais paziņotais jaudas izmantojuma rādītājs ir 87 % – tas nozīmē aptuveni 12 miljonus vienību neizmantotās jaudas.
- (57) Tomēr šie skaitļi veido tikai daļu no kopējā ražošanas apjoma un neizmantotās jaudas ĶTR. Papildus 21 uzņēmumam, kas sadarbojās, izmeklēšanā tika identificēti vismaz 67 <sup>(2)</sup>, bet saskaņā ar dažiem avotiem, visticamāk, vairāki simti <sup>(3)</sup> vēl citu alumīnija riteņu ražotāju, kuri darbojas Ķīnā. Komisija atrada publiski pieejamu informāciju par ražošanas jaudu 28 no šiem uzņēmumiem <sup>(4)</sup>. Par pārējiem 39 uzņēmumiem nav publiski pieejamas informācijas, bet izmeklēšanas konstatējumi liecina, ka to jauda ir robežās no 300 000 līdz 6 miljoniem vienību gadā <sup>(5)</sup>.
- (58) Vidējā ražošanas jauda 21 uzņēmumam, kas sadarbojās, ik gadu ir vairāk nekā 4,3 miljoni vienību. Vidējā ražošanas jauda vēl 28 uzņēmumiem, par kuriem ir publiski pieejama informācija, ir 1,8 miljoni vienību gadā. Piemērojot šo vidējo vērtību (1,8 miljoni) atlikušajiem 39 uzņēmumiem, Komisija ieguva papildu ražošanas jaudu 121 miljona vienību apmērā. Tā kā šie uzņēmumi izmeklēšanā nesadarbojās, nav informācijas par to neizmantoto jaudu. Ņemot vērā pieejamos faktus un jaudas izmantojumu 70 % apmērā, kas norādīts dokumentā “*Global and China Automotive Wheel Industry Report 2012/2013*” <sup>(6)</sup>, Komisija ieguva papildu neizmantoto jaudu 36 miljonu vienību apmērā. Saskaitot kopā 12 miljonus un 36 miljonus vienību, Komisija konstatēja, ka ĶTR neizmantotā alumīnija riteņu ražošanas jauda gadā ir vismaz 48 miljoni vienību.
- (59) Kāda ieinteresētā persona apgalvoja, ka Ķīnas ražošanas jauda tiek pilnībā izmantota. Personas savā iesniegumā atsaucās uz trīs atlasītu ražotāju eksportētāju grupu atbildēm uz anketas jautājumiem, kā arī uz CCCME prezentāciju. Ieinteresētās personas uzskata – minētais liecina, ka ĶTR nav brīvas ražošanas jaudas.

<sup>(1)</sup> “2012. gada beigās Ķīnas alumīnija riteņu ražošanas jauda tuvojās 180 miljoniem gabalu, bet pārdošanas apjomi pārsniedza 120 miljonus gabalu – jaudas izmantojums pārsniedz 70 %”. No dokumenta “*Global China Automotive Wheel Industry Report 2012/2013*”, kas pieejams <http://www.prnewswire.com/news-releases/global-and-china-automotive-wheel-industry-report-2012-2013-204706201.html>.

<sup>(2)</sup> Uzņēmumu saraksts ir publiski pieejamajos dokumentos.

<sup>(3)</sup> Publiski pieejamā izrakstā no dokumenta “*Global and China Automotive Wheel Industry Report 2013-2014*” minēti vismaz 110 riteņu ražotāju (MVU), kuri orientējas uz eksportu, un tas nozīmē, ka ir vēl citi, kuri piegādā tikai iekšzemes tirgū. <http://www.reportsnreports.com/reports/287067-global-and-china-automotive-wheel-industry-report-2013-2014.html>.

<sup>(4)</sup> Informācija par ražošanas jaudu bija pieejama pašu uzņēmumu tīmekļa vietnēs vai komerciālās pārdošanas vietnēs, piemēram, <http://www.made-in-china.com/> vai [www.tradeee.com](http://www.tradeee.com).

<sup>(5)</sup> 21 ražotājam, kas sadarbojās, 300 000 vienību gadā ir mazākā paziņotā jauda. Tāpat saskaņā ar izmeklēšanas konstatējumiem, lai ražotne būtu ekonomiski dzīvotspējīga, ir vajadzīga ražošanas iekārta, kas saražo vismaz 300 000 vienību gadā. Izmeklēšanas laikā tika konstatēts, ka lielākajās ražotnēs saražotais daudzums ir seši miljoni vienību gadā.

<sup>(6)</sup> <http://www.prnewswire.com/news-releases/global-and-china-automotive-wheel-industry-report-2012-2013-204706201.html>. Šo jaudas izmantojumu 70 % apmērā var uzskatīt par piesardzīgu aplēsi. Tā ir vidējā aplēse visiem Ķīnas uzņēmumiem, ieskaitot uzņēmumus, kuri sadarbojās un kuriem bija apstiprināts augstāks jaudas izmantojums (87 %); tas liecina, ka ražošanas jaudas izmantošanas rādītājs uzņēmumiem, kas nesadarbojās, iespējams, ir zemāks.



- (60) Atbildot uz šo apgalvojumu, tiek atzīmēts, ka, nosakot pieejamo neizmantoto jaudu, tika pienācīgi ņemti vērā atbildēs uz anketas jautājumiem sniegtie dati (ar grozījumiem pēc pārbaudes). Tomēr, kā jau izskaidrots iepriekš 57. apsvērumā, atlasīto grupu dati ir tikai daļa no valsts mēroga ražošanas jaudas. Kopējās ražošanas jaudas un jaudas izmantošanas rādītāji attiecībā uz visu ĶTR tādēļ tika noteikti, pamatojoties uz pieejamajiem faktiem, kā aprakstīts iepriekš 57. apsvērumā. CCCME prezentācijā minētie skaitļi nav pamatoti, par avotu norādot tikai Ķīnas autoražotāju asociāciju bez jebkādas konkrētas atsauces uz publiski pieejamu informāciju. Tāpēc šis apgalvojums tika noraidīts.
- (61) Pēc informācijas izpaušanas šī ieinteresētā persona apgalvoja, ka Komisija ir daudz par augstu novērtējusi Ķīnas alumīnija riteņu ražošanas jaudu, vienlaikus par zemu novērtējot jaudas izmantošanas rādītājus. Konkrētāk ieinteresētā persona apgalvoja, ka, ņemot vērā Ķīnas ražošanas nozares augsto sadarbības līmeni un ražotājiem eksportētājiem, kuri sadarbojās, piemēroto atlasī, Komisijai, nosakot ražošanas apjomu un neizmantoto jaudu ĶTR, būtu bijis jāizmanto tikai datus, ko iesniedza ražotāji eksportētāji, kuri sadarbojās, un CCCME. Turklāt Komisijai būtu bijis jāekstrapolē konstatējumus attiecībā uz atlasītajiem uzņēmumiem un tādējādi jāizmanto 99 % jaudas izmantošanas rādītājs OEM segmentā un 90 % jaudas izmantošanas rādītājs Ķīnas alumīnija riteņu ražošanas nozarei kopumā. Turklāt cita ieinteresētā persona lūdza Komisijai precizēt, kā tā ir novērtējusi neizmantoto jaudu konkrēti OEM segmentā.
- (62) Kāda ieinteresētā persona arī apgalvoja – lai noteiktu valsts mēroga alumīnija riteņu ražošanas jaudu Ķīnā, Komisijai būtu bijis jāizmanto informāciju, kuru sniedza CCCME (175 miljoni vienību), kas atbilst aplēsei (aptuveni 180 miljoni vienību) 55. apsvērumā minētajā ražošanas nozares ziņojumā. Tāpat ieinteresētā persona arī apgalvoja, ka Komisija nekad nav aicinājusi CCCME sniegt papildu paskaidrojumus par informāciju, ko tā sniedza par ražošanas jaudu un tās izmantojumu.
- (63) Tā pati ieinteresētā persona norādīja, ka nav uzticama publiski pieejamā informācija par jaudu daļai no Komisijas identificētajiem uzņēmumiem, kuri nesadarbojās. Turklāt ieinteresētā persona apstrīdēja pamatojumu pieņēmumam par jaudu 1,8 miljonu vienību apmērā attiecībā uz tiem uzņēmumiem, kas nesadarbojās un par ko nebija pieejama informācija. Visbeidzot, ieinteresētā persona arī apgalvoja, ka 70 % jaudas izmantojuma rādītājs, ko izmanto, lai aprēķinātu brīvo jaudu, ir nepamatots un pārāk vispārējs, lai būtu attiecināms uz Savienības tirgu.
- (64) Atbildot uz minētajiem apgalvojumiem, Komisija norādīja, ka tā izmantoja pārbaudītus atlasīto ražotāju eksportētāju datus, kā arī uzņēmumu, kuri sadarbojās, paziņotus datus. Kā norādīts iepriekš 56. apsvērumā, Komisija aprēķināja uzņēmumu, kas sadarbojās, neizmantoto jaudu, pamatojoties uz to sniegtajiem datiem, un ieguva neizmantoto jaudu 12 miljonu vienību apmērā un jaudas izmantojuma rādītāju 87 %<sup>(1)</sup>. Tāpat tika izmantots uzņēmumu, kas sadarbojās, paziņotais ražošanas apjoms, proti, 91 804 845 vienības.
- (65) Tajā pašā laikā 57. apsvērumā arī norādīts, ka šie skaitļi ir tikai daļa no kopējā ražošanas apjoma un neizmantotās jaudas ĶTR. Četru atlasīto grupu kopējais ražošanas apjoms veido tikai 33 % no kopējā lēstā ražošanas apjoma ĶTR<sup>(2)</sup>. Šā iemesla dēļ un ar mērķi iegūt visaptverošu priekšstatu Komisijai bija jāizmanto pieejamā informācija attiecībā uz visu ĶTR. Šajā sakarā ir jānorāda, ka pretēji tam, ko apgalvo ieinteresētā persona, CCCME tika informēta, ka tās datus par Ķīnas ražošanas jaudu un jaudas izmantojuma rādītāju nevar ņemt vērā, jo tie nav pamatoti ar pierādījumiem. CCCME tika dota iespēja iesniegt apliecināšus pierādījumus, taču tas netika izdarīts. Tāpēc paliek spēkā secinājums, ka CCCME sniegtos datus par Ķīnas ražošanas jaudu un jaudas izmantojuma rādītājus nevar izmantot.
- (66) Nav pieņemama arī prasība izmantot četru atlasīto grupu jaudas izmantojuma rādītājus attiecībā uz daudzajiem uzņēmumiem, kas nesadarbojās. Pirmkārt, ir pamatoti pieņemt, ka lielākās ražotāju grupas (no kurām sastāv izlase) darbojas ar ievērojami augstākiem jaudas izmantojuma rādītājiem nekā mazākie ražotāji, un starp

<sup>(1)</sup> Jaudas izmantojuma rādītājs, kas tika konstatēts četriem atlasītajiem uzņēmumiem, bija 89 %, nevis 99 %, kā apgalvo ieinteresētā persona.

<sup>(2)</sup> Šis procentuālais daudzums attiecas uz pārskatīto aplēsto ražošanas jaudu ĶTR pēc piezīmēm par publiski pieejamo informāciju par atsevišķu uzņēmumu, kas nesadarbojās, jaudu, kā paskaidrots 68. un 69. apsvērumā turpmāk. 21 uzņēmuma, kas sadarbojās, paziņotais ražošanas apjoms veido 48 % no kopējās lēstās ražošanas jaudas ĶTR.

uzņēmumiem, kas nesadarbojas, šie mazākie ražotāji ir vairākumā<sup>(1)</sup>. Otrkārt, četru atlasīto grupu jaudas izmantojuma rādītāji 2012. gadā (89 %) ievērojami pārsniedza valsts mēroga aplēsi, kas par to pašu periodu bija norādīta dokumentā "Global and China Automotive Wheel Industry Report 2012/2013" (proti, 70 %). Atšķirība starp abiem rādītājiem liecina, ka četru atlasīto grupu dati, kas gan ir pieņemti un izmantoti konkrētā uzņēmuma līmeņa secinājumiem, nav uzskatāmi par reprezentatīviem attiecībā uz pārējo ĶTR.

- (67) Atbildot uz apgalvojumu 61. apsvērumā, tiek paskaidrots, ka ražošanas jaudu un jaudas izmantojuma rādītājus OEM un ST segmentam atsevišķi noteikt nevar. OEM un ST riteņus bieži ražo vieni un tie paši ražotāji, un tos var ražot ar vienām un tām pašām iekārtām, tādēļ attiecīgo datu nošķiršana nav iespējama. Tas ir apstiprināts arī sākotnējā izmeklēšanā, kur gan ražošanas jauda, gan jaudas izmantojums tika noteikts, nenodalot abus segmentus<sup>(2)</sup>.
- (68) Komisija rūpīgi izanalizēja apgalvojumus un sniegtos apliecinātos pierādījumus attiecībā uz publiski pieejamo informāciju par identificēto uzņēmumu, kuri nesadarbojas, jaudu. Tā rezultātā ieinteresētās personas prasība tika pieņemta attiecībā uz 11 uzņēmumiem<sup>(3)</sup>. Tādējādi vidējā ražošanas jauda tagad 31 uzņēmumam, par ko ir publiski pieejama informācija, ir 1,67 miljoni vienību gadā. Ekstrapolējot šo vidējo rādītāju uz atlikušajiem 28 uzņēmumiem, identificēto uzņēmumu, kas nesadarbojas, aplēstā kopējā ražošanas jauda sasniedza 98,4 miljonus vienību. Pieskaitot šo skaitli uzņēmumu, kas sadarbojas, ražošanas jaudai (91,8 miljoni vienību), Ķīnas ražošanas apjoms gadā ir vismaz 190 miljoni vienību. Rezultāti ir apkopoti turpmāk redzamajā tabulā.

1. tabula

Uzņēmuma veids	Attiecīgo uzņēmumu skaits	Ražošanas jauda (vienībās)	Neizmantojama jauda (vienībās)
Visi uzņēmumi, kas sadarbojas	21	91 804 845	12 355 052
(no tiem atlasīti)	4	62 589 289	
Identificēti uzņēmumi, kas nesadarbojas, ar publiski pieejamu informāciju par jaudu	31	51 700 000	15 510 000
Identificēti uzņēmumi, kas nesadarbojas, bez publiski pieejamas informācijas par jaudu	28	46 696 776	14 009 033
Kopā		190 201 621	41 874 085

- (69) Tomēr ir svarīgi atzīmēt, ka identificēto uzņēmumu, kuri nesadarbojas, sarakstu nevar uzskatīt par pilnīgu. Kā minēts 57. apsvērumā, saskaņā ar publiski pieejamiem avotiem ir aptuveni 110 riteņu ražotāju (MVU), kuri orientējas uz eksportu, un tas nozīmē, ka ir vēl citi, kuri piegādā tikai iekšzemes tirgū. Daži no tiem ir mazi neliela apjoma ražotāji, kurus ir grūti identificēt. Tomēr pat tādā gadījumā ir skaidrs, ka 190,2 miljoni vienību ir tikai viszemākā ĶTR pašreizējās gada ražošanas jaudas aplēse.
- (70) Attiecībā uz 63. apsvērumā ietverto otro apgalvojumu Komisija norāda, ka, mainot vidējo ražošanas apjomu, pamatojoties uz ieinteresētās personas sniegto informāciju, piezīme par Komisijas izmantotā informācijas avota ticamību vairs nav spēkā. Turklāt ir svarīgi norādīt, ka Komisija izmantoja piesardzīgu pieeju, piemērojot vidējo jaudas rādītāju, kas konstatēts 31 uzņēmumam, lai aplēstu iespējamo ražošanas jaudu tiem uzņēmumiem, par kuriem nav publiski pieejamas informācijas, un ka tā neekstrapolēja 21 uzņēmuma, kas sadarbojas, vidējo ražošanas jaudu (4,3 miljoni) vai četru atlasīto grupu vidējo jaudu (vairāk nekā 15 miljoni).

<sup>(1)</sup> Ķīnā nav nekas neparasts, ka lieli un nostiprinājušies ražotāji daļu ražošanas pasūtījuma nodod izpildei nesaistītiem piegādātājiem. Tas ļauj tiem ātri pielāgoties pieprasījuma pieaugumam (vai samazinājumam) un iesaistīt nesaistītus piegādātājus tikai tad, kad tiem ir izdevies sasniegt optimālus savu meitasuzņēmumu jaudas izmantojuma rādītājus. Šī prakse tika konstatēta lielākajā no atlasīto ražotāju grupām.

<sup>(2)</sup> Komisijas 2010. gada 10. maija Regula (ES) Nr. 404/2010, ar ko piemēro antidempinga pagaidu maksājumu dažu Ķīnas Tautas Republikas izcelsmes alumīnija riteņu veidu importam (OV L 117, 11.5.2010., 64. lpp.).

<sup>(3)</sup> Sīkāka informācija par analīzi un pārskatītā jauda ir atrodama sarakstā publiski pieejamajos dokumentos.

- (71) Visbeidzot, ieinteresētās personas piezīme par 70 % jaudas izmantojuma aplēses ticamību attiecībā uz uzņēmumiem, kas nesadarbojas, jau ir aplūkota iepriekš 66. un 67. apsvērumā. Turklāt par dokumentu "Global and China Automotive Wheel Industry Report 2012/2013", kas ir 70 % jaudas izmantojuma avots, ir jānorāda – lai gan Komisijai nav pieejams pilns šā ziņojuma teksts, ir publiski pieejams tā kopsavilkums, kurā iekļauta nepieciešamā informācija. Ziņojumu publicējusi pētniecības organizācija "Research in China" (1). Personas apgalvojums tiek noraidīts.
- (72) Tāpēc, izmantojot 58. apsvērumā aprakstīto metodiku, tiek lēsts, ka Ķīnā pieejamā neizmantotā jauda ir aptuveni 42 miljoni vienību gadā.
- (73) Ar citu pieeju tiek iegūta vēl augstākas neizmantotās jaudas aplēse. Atņemot no Ķīnas kopējā ražošanas apjoma pārskatīšanas izmeklēšanas periodā (190 miljoni (2)) aplēsto iekšzemes pārdošanas apjomu 2015. gadā (aptuveni 57 miljoni vienību (3)) un ĶTR eksportu pasaulē pārskatīšanas izmeklēšanas periodā (tiek lēsts, ka tas ir 73,5 miljoni vienību (4)), iegūstam aptuveni 60 miljonus vienību, kas ir neizmantotā jauda un krājumi kopā (5).
- (74) Turpmākas piezīmes netika saņemtas, tāpēc Komisija secināja, ka neizmantotā ražošanas jauda ĶTR ir no 42 līdz 60 miljoniem vienību gadā. Pat zemākā aplēse atbilst 84 % no visa Savienības ražošanas apjoma (50,5 miljoni vienību pārskatīšanas izmeklēšanas periodā) un veido 60 % no Savienības patēriņa (70 miljoni vienību pārskatīšanas izmeklēšanas periodā), kas uzskatāms par ievērojamu daudzumu.

### 3.2. Ķīnas pārdošanas apjoms uz trešām valstīm un Savienības tirgus pievilcība

- (75) ĶTR eksportē ievērojamus daudzumus alumīnija riteņu uz trešām valstīm, kas nav Savienība, jo īpaši uz ASV, Japānu, Meksiku, Kanādu un Indiju (6). Tas pats attiecas uz četrām grupām, kuras sadarbojas. To eksporta apjoms uz šiem tirgiem aptver gandrīz 89 % no to kopējā eksporta pārdošanas apjoma uz trešām valstīm pārskatīšanas izmeklēšanas periodā.
- (76) Komisija salīdzināja četru grupu, kuras sadarbojas, katra ražojuma veida eksporta uz trešo valstu tirgiem vidējo cenu PIP laikā ar eksporta cenu tajā pašā periodā uz Savienības tirgu, atskaitot antidempinga maksājumus, kas būtu jāmaksā. Salīdzinājums atklāja neviennozīmīgu situāciju atkarībā no tirgus.
- (77) Stāvoklis ASV tirgū (uz kuru ir gandrīz 51 % no četru atlasīto grupu kopējā eksporta pārdošanas apjoma uz trešām valstīm pārskatīšanas izmeklēšanas periodā) liecina, ka aptuveni puse ražojuma veidu (apmēram 25 % no pārdošanas apjoma ASV tirgū) bija dārgāka ASV tirgū, bet otra puse – Savienības tirgū (7). Tas liecina, ka gadījumā, ja pasākumi tiktu izbeigti, ir iespējama zināma eksporta daudzuma, kas patlaban nonāk ASV, pārvirzīšana uz Savienību (8) (tie ražojuma veidi, kuriem cenas ir zemākas par cenām Savienības tirgū).

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

(2) 91,8 miljoni vienību 21 uzņēmumam, kas sadarbojas, un aplēstā jauda 98,4 miljoni vienību 59 uzņēmumiem, kuri nesadarbojas.

(3) "Global and China Automotive Wheel Industry Report 2012/2013" norādīts, ka Ķīnas iekšzemes tirgus apjoms 2012. gada beigās bija 45 miljoni vienību. McKinsey pētījumā "Bigger, better, broader: a perspective on China's auto market in 2020", kas pieejams <http://www.mckinseychina.com/bigger-better-broader-a-perspective-on-chinas-auto-market-in-2020/>, tiek lēsts, ka Ķīnas autoražošanas nozare laikā no 2011. līdz 2020. gadam augs par 8 % gadā. Pieņemot, ka līdzīgs izaugsmes temps būs arī riteņu ražošanas nozarei, iekšzemes tirgus apjoms 2015. gadā ir aptuveni 57 miljoni vienību.

(4) Ķīnas eksporta datu bāze ar vidējo pārvēršanas koeficientu 10,91 kg vienam ritenim.

(5) Krājumu līmeni ir grūti novērtēt. ST riteņiem parasti ir kādi krājumi, savukārt OEM riteņu krājumu apjoms parasti ir niecīgs. Jebkurā gadījumā, lai novērtētu eksportam pieejamo jaudu, nav būtiskas atšķirības starp krājumiem un neizmantoto jaudu.

(6) Ķīnas eksporta datu bāze. Kopējais eksporta apjoms no ĶTR (izņemot uz Eiropas Savienību) PIP bija 772 720 tonnas (apmēram 71 miljons vienību), no kā 81 % (629 854 tonnas, t. i., apmēram 58 miljoni vienību) bija paredzēts iepriekš minētajiem pieciem galvenajiem galamērķiem.

(7) No 65 salīdzināmiem ražojuma veidiem 29 bija dārgāki Savienības tirgū, 32 – ASV tirgū un 4 bija līdzīgas cenas.

(8) Savienības tirgū bija dārgāki 29 ražojuma veidi no 65 ar ASV salīdzināmiem ražojuma veidiem. Četrām atlasītajām grupām šo 29 ražojuma veidu pārdošanas apjoms ir aptuveni 3,1 miljons vienību, t. i., apmēram 25 % no to kopējā pārdošanas apjoma uz ASV. Saskaņā ar ĶTR eksporta datu bāzes datiem ĶTR pārskatīšanas izmeklēšanas periodā uz ASV eksportēja 394 693 tonnas (vairāk nekā 36 miljonus vienību) alumīnija riteņu. Minētie 25 % atbilst 8,9 miljoniem vienību, un tas ir 12,7 % no patēriņa Savienībā.

- (78) Vidējās pārdošanas cenas eksportam no ĶTR uz Kanādu, Indiju, Japānu un Meksiku (kopā aptuveni 40 % no četru atlasīto Ķīnas grupu kopējā eksporta apjoma pārskatīšanas izmeklēšanas periodā) bija zemākas par pārdošanas cenu Savienībā tiem ražojuma veidiem, kuri pārstāv aptuveni 22 % no kopējā, kas eksportēts uz šīm valstīm<sup>(1)</sup>. Arī tas norāda uz iespējamu Ķīnas eksporta pārvirzīšanu uz Savienību, ja pasākumi beigtos. Pārvirzīšana no Indijas ir īpaši iespējama, jo šī valsts 2015. gada maijā, t. i., pārskatīšanas izmeklēšanas perioda vidū, ir ieviesusi galīgos antidempinga pasākumus.
- (79) Kāda ieinteresētā persona apgalvoja, ka ierobežotā Savienības tirgus pievilcība neliecina par to, ka uz to varētu tikt pārvirzīts Ķīnas izcelsmes imports, ja pasākumi tiktu atcelti. Šī ieinteresētā persona sniedza salīdzinājumu starp divu atlasīto grupu vidējām eksporta cenām uz Savienību un vidējām eksporta cenām uz pārējām pasaules valstīm, kas liecināja, ka cenas ir augstākas pārējās pasaules valstīs. Turklāt par vienu no atlasītajām grupām ieinteresētā persona sniedza 15 ražojuma veidu cenu salīdzinājumu starp eksporta cenām uz ES un uz pārējām pasaules valstīm.
- (80) Atbildot uz šo apgalvojumu, jānorāda, ka vidējā cenu līmeņa salīdzinājumā netiek ņemtas vērā cenu atšķirības starp ražojuma veidiem. ĶTR ražotāji, domājams, eksportē lielākus riteņus uz tās lielāko eksporta galamērķi – ASV. Turklāt, kļūdaini ir arī apvienot pārdošanas apjomus uz pārējām pasaules valstīm, jo tā tiek sajaukti kopā rezultāti pa dažādiem eksporta galamērķiem. Tas attiecas arī uz konkrētu ražojuma veidu salīdzinājumu vienai no četrām atlasītajām ražotāju eksportētāju grupām.
- (81) No otras puses, Komisijas veiktais salīdzinājums balstās uz pārbaudītiem datiem par visām četrām atlasītajām ražotāju eksportētāju grupām. Salīdzinājums tiek veikts ražojuma veida līmenī un atsevišķi dažādiem galamērķiem. Šo iemeslu dēļ Komisijas izmantotā metodoloģija, kā paskaidrots 76. līdz 78. apsvērumā, tiek uzskatīta par uzticamāku un precīzāku. Tādēļ ieinteresēto personu apgalvojums tiek noraidīts.
- (82) Pēc informācijas izpaušanas kāda ieinteresētā persona apgalvoja, ka Komisija ir nepamatoti uzsvērusi Savienības tirgus pievilcību salīdzinājumā ar citiem eksporta galamērķiem. Ieinteresētā persona jo īpaši apgalvoja – Komisijas veiktais salīdzinājums pa ražojuma veidiem slēpj to, ka vieniem un tiem pašiem ražojuma veidiem faktiski tikai aptuveni 25 % atlasīto grupu pārdošanas apjoma uz ASV ir zemākas cenas nekā pārdošanas cenas uz Savienību. Ieinteresētā persona norādīja, ka eksporta pārdošana uz ASV (vai arī uz jebkuru citu valsti) jāanalizē kopumā, t. i., apvienojot visus ražojuma veidus. Tas ir tādēļ, ka Ķīnas ražotāji piedāvā dažādu veidu alumīnija riteņus, lai nodrošinātu patērētāju uzticību. Pēc ieinteresētās personas domām tādēļ fakts, ka konkrēta veida alumīnija riteņi tiek sūtīti no Ķīnas uz ASV par zemāku cenu nekā uz Savienību, nenozīmē, ka šis eksports tiks pārvirzīts, jo Ķīnas piegādātājiem ir jānodrošina “pilnīgs ražojumu klāsts visiem eksporta galamērķiem” un tādēļ šāda pārvirzīšana izjauktu uzticamas piegādes ķēdes.
- (83) Ieinteresētā persona arī sniedza cenu salīdzinājumus, grupējot visus pārdošanas apjomus katrā galamērķī, kas uzrādīja negatīvus skaitļus (t. i., cenas citu trešo valstu tirgos bija augstākas nekā cenas Savienības tirgū) visiem tirgiem, izņemot Japānu. Visbeidzot, ieinteresētā persona norādīja, ka Kanādas, Indijas, Japānas un Meksikas tirgus analizē Komisija bez paskaidrojuma ir izmantojusi citādu pieeju, apvienojot pārdošanas apjomus šiem četriem galamērķiem. Ieinteresētās personas apgalvoja, ka tādēļ būtisko faktu un apsvērumu, uz kuru pamata Komisija bija iecerējusi noteikt antidempinga pasākumus, izpaušana neļāva ieinteresētajām personām izprast Komisijas pamatojumu attiecībā uz salīdzinājumu starp eksporta cenām uz Savienību un uz citu trešo valstu tirgiem, tādējādi pārkāpjot pamatregulas 20. panta noteikumus.
- (84) Atbildot uz šiem apgalvojumiem, Komisija norāda, ka izmantotais salīdzinājums pa ražojuma veidiem neslēpj veikto darījumu apjomu. Turklāt ieinteresētajām personām tika izpausta attiecīgā pārdošanas apjoma ASV procentuālā daļa, kura tika izmantota, lai noteiktu iespējamo pārvirzīšanas apjomu no Ķīnas kopējā eksporta uz ASV. Tādēļ tiek noraidīts ieinteresētās personas apgalvojums, ka salīdzinājumā pa ražojuma veidiem tiek slēpta un/vai netiek ņemta vērā pārdošanas apjoma ietekme. Nākamais ieinteresētās personas apgalvojums, proti, ka ir izšķiroša visu darījumu kopējā peļņa kādā eksporta tirgū, nevis cenu salīdzinājums pa ražojuma veidiem, nav

(<sup>1</sup>) Savienības tirgū bija dārgāki 7 ražojuma veidi no 20 salīdzināmajiem ražojuma veidiem ar Kanādu, 7 ražojuma veidi no 15 salīdzināmajiem ražojuma veidiem ar Indiju, 40 ražojuma veidi no 54 salīdzināmajiem ražojuma veidiem ar Japānu un 6 ražojuma veidi no 12 salīdzināmajiem ražojuma veidiem ar Meksiku. Šie atlasīto Ķīnas ražotāju eksportētāju pārdošanas apjomi veido 2,3 miljonus vienību, t. i., apmēram 22 % no kopējā pārdošanas apjoma šajās valstīs. Saskaņā ar ĶTR eksporta datu bāzes datiem ĶTR pārskatīšanas izmeklēšanas periodā uz šīm valstīm eksportēja 235 161 tonnu (apmēram 21,5 miljonus vienību) alumīnija riteņu. Minētie 22,3 % atbilst 4,8 miljoniem vienību, un tas ir 6,8 % no patēriņa Savienībā.

nedz pamatots, nedz arī to apstiprina izmeklēšanā konstatētais. Izmeklēšanas laikā Komisija gan attiecībā uz Ķīnas ražotājiem eksportētājiem, gan uz Savienības ražotājiem konstatēja, ka parasti konkursi tiek izstrādāti un līgumi tiek noslēgti par konkrētu ražojuma veidu, nevis par ražojumu grupu. Pamatojoties uz iepriekš minēto, Komisija uzskata, ka, pa ražojuma veidiem salīdzinot Ķīnas pārdošanas cenas uz trešo valstu eksporta tirgiem ar Ķīnas cenām Savienības tirgū, var iegūt uzticamu norādi par Savienības tirgus pievilcību.

- (85) Pretēji tam, ko apgalvo ieinteresētā persona, Komisija neapvienoja četru eksporta galamērķu (Kanādas, Indijas, Japānas un Meksikas) analīzi. Visi eksporta galamērķi tika analizēti atsevišķi, un tika summēts vienīgi iespējama apjoms, kas pieejams pārvirzīšanai no katras valsts <sup>(1)</sup>. Tādēļ ieinteresētās personas apgalvojums tiek noraidīts.
- (86) Kāda ieinteresētā persona apgalvoja, ka OEM riteņi ir ievērojami dārgāki nekā ST riteņi, un tāpēc Komisija ir pieļāvusi kļūdu, balstoties uz ST cenām, lai parādītu, ka Ķīnas ražotāji eksportētāji varētu pārvirzīt alumīnija riteņus uz Savienības tirgu.
- (87) Ir jāprecizē, ka pretēji tam, ko norāda šī persona, Komisija cenu salīdzinājumā nav pamatojusies tikai uz ST pārdošanas apjomiem, bet uz visiem paziņotajiem pārdošanas apjomiem, no kā ST segments ir tikai aptuveni 20 %. Tāpēc šis apgalvojums tiek noraidīts.
- (88) Tā kā nav iesniegtas citas piezīmes, tiek saglabāti četru atlasīto grupu eksporta uz trešām valstīm analīzes secinājumi, kuri izklāstīti 75. līdz 78. apsvērumā. Tādējādi tiek apstiprināta daļa Ķīnas eksporta (aplēse – 13,7 miljoni vienību) <sup>(2)</sup>, kas šobrīd tiek nosūtīts uz ASV, Kanādu, Meksiku, Japānu un Indiju, iespējamā pārvirzīšana uz Savienības tirgu.

### 3.3. Pārdošana Ķīnas iekšzemes tirgū un Savienības tirgus pievilcība

- (89) Ņemot vērā ievērojamo iekšzemes pārdošanas apjomu, tika analizēts arī stāvoklis Ķīnas iekšzemes tirgū. Pieejamā informācija liecina, ka Ķīnas automobiļu tirgus aug, un tā pieaugums līdz 2020. gadam tiek prognozēts par vidēji 8 % gadā <sup>(3)</sup>. Ņemot vērā ciešo saistību starp automobiļu un automobiļu riteņu tirgiem, var pieņemt, ka tāds pats pieauguma līmenis būs arī riteņu tirgum. Šis pieaugums palielina Ķīnas iekšzemes tirgus absorbcijas spēju. Tomēr šis pieprasījuma pieaugums nespēs absorbēt pieejamo neizmantoto jaudu. Pēdējos gados ĶTR ir veikti būtiski ieguldījumi riteņu ražošanā. Četras atlasītās grupas vien attiecīgajā periodā palielināja savu kopējo jaudu par apmēram 16 miljoniem vienību, kas atbilst pieprasījuma pieaugumam.
- (90) Četru atlasīto grupu vidējais cenu līmenis Ķīnas iekšzemes tirgū (aptuveni EUR 35) ir ievērojami zemāks nekā vidējā pārdošanas cena Savienībā (EUR 46,2). Pat ja šo cenu atšķirību zināmā mērā var izskaidrot ar dažādiem ražojuma veidiem un prasībām, šī ievērojamā cenu starpība liecina, ka Savienības tirgus salīdzinājumā ar Ķīnas iekšzemes tirgu kļūtu vēl pievilcīgāks, ja pasākumi tiktu atcelti. Svarīgi arī atzīmēt, ka galvenajiem eksportētājiem ir jau iedibinātas darbījumbāzes attiecības Savienībā, un tas nozīmē, ka eksporta apjomu var ātri palielināt, ja mainītos pašreizējās maksājuma likmes.
- (91) Tādēļ par pārdošanu ĶTR iekšzemes tirgū un stāvokli tajā jāsecina – pirmkārt, iekšzemes tirgus nespēj absorbēt neizmantoto jaudu un, otrkārt, sakarā ar ievērojamām cenu atšķirībām ir iespējama iekšzemes pārdošanas apjomu pārvirzīšana uz Savienību.

<sup>(1)</sup> Atsevišķie rādītāji pa valstīm ir šādi: Savienības tirgū bija dārgāki 7 ražojuma veidi no 20 salīdzināmajiem ražojuma veidiem ar Kanādu, 7 ražojuma veidi no 15 salīdzināmajiem ražojuma veidiem ar Indiju, 40 ražojuma veidi no 54 salīdzināmajiem ražojuma veidiem ar Japānu un 6 ražojuma veidi no 12 salīdzināmajiem ražojuma veidiem ar Meksiku. Šo ražojuma veidu apjoms ir 1 263 052 riteņi Japānā, 721 220 riteņi Indijā un attiecīgi 107 740 un 224 364 riteņi Meksikā un Kanādā. Kopā šajās četrās valstīs tas ir 2 316 376 riteņi. Četru atlasīto grupu kopējais pārdošanas apjoms uz šiem četriem galamērķiem ir 10 384 797 vienību, no kā iespējama pārvirzīšanas apjoms (2,3 miljoni) ir 22,3 %. Novērtējot ĶTR eksporta iespējamo pārvirzīšanu, šie 22,3 % tika piemēroti kopējam Ķīnas eksportam uz šiem četriem galamērķiem, kā norādīts Ķīnas eksporta datu bāzē, proti, 2 350 161 tonnai (aptuveni 21,5 miljoniem vienību), tādējādi iegūstot iespējamo pārvirzīšanas apjomu 4,8 miljoni vienību.

<sup>(2)</sup> 8,9 miljoni no ASV un 4,8 miljoni no pārējiem četriem galamērķiem.

<sup>(3)</sup> McKinsey: "Bigger, better, broader: a perspective on China's auto market in 2020", kas pieejams <http://www.mckinseychina.com/bigger-better-broader-a-perspective-on-chinas-auto-market-in-2020>, tiek lēsts, ka Ķīnas autoražošanas nozare laikā no 2011. līdz 2020. gadam augs par 8 % gadā.

- (92) Pamatojoties uz visu iepriekš minēto, Komisija secināja, ka tad, ja pasākumi zaudētu spēku, ir reāla ievērojama eksporta apjoma un iekšzemes pārdošanas apjoma pārorientēšana uz Savienību par dempinga cenām.
- (93) Pēc informācijas izpaušanas kāda ieinteresētā persona apgalvoja – tā kā ražošanas jaudas un tās izmantošanas aplēses ir kļūdainas, tad nav pareizs konstatējums, ka prognozētais Ķīnas alumīnija riteņu iekšzemes pieprasījuma pieaugums nespēs absorbēt pieejamo neizmantojamo jaudu. Ieinteresētā persona arī apstrīdēja vidējo cenu salīdzinājuma uzticamību, ņemot vērā to, ka Komisija pati ir konstatējusi, ka vidējo cenu salīdzinājumā netiek ņemtas vērā cenu atšķirības starp ražojuma veidiem.
- (94) Piezīmes attiecībā uz ražošanas jaudu un jaudas izmantojuma līmeni tika izskatītas iepriekš 3.1. un 3.2. iedaļā. Skaitļi, kas tika apstiprināti pēc piezīmju analīzes, netika mainīti tādā mērā, lai grozītu iepriekš 89. apsvērumā izdarīto secinājumu.
- (95) Fakts, ka vidējo cenu salīdzinājums ir mazāk uzticams nekā salīdzinājums ražojuma veidu līmenī, nemaina secinājumu, ka atšķirība starp cenu līmeņiem joprojām ir ievērojama. Tas kopā ar ievērojamo iekšzemes tirgus lielumu liecina par iespējamību, ka daļa pārdošanas apjoma tiks pārvirzīta uz Savienības tirgu, ja pasākumi tiktu izbeigti, pat ja, pamatojoties uz pieejamo informāciju, šo apjomu nevar precīzi noteikt. Tādēļ sniegtās piezīmes nav pretrunā ar izdarītajiem secinājumiem, kuri tādējādi tiek apstiprināti.

#### 4. Secinājums par dempingu un dempinga turpināšanās iespējamību

- (96) Visiem četriem atlasītajiem Ķīnas ražotājiem eksportētājiem pārskatīšanas izmeklēšanas periodā tika konstatēts dempings. Turklāt, ņemot vērā ĶTR konstatēto ievērojamo neizmantojamo jaudu, kā arī Savienības tirgus pievilcību, salīdzinot ar dažu trešo valstu tirgiem un iekšzemes tirgu, tiek uzskatīts par iespējamu, ka Ķīnas ražotāji eksportētāji (no jauna) ienāktu Savienības tirgū ar ievējamu daudzumu alumīnija riteņu par dempinga cenām, ja pasākumi tiktu atcelti.

#### D. SAVIENĪBAS RAŽOŠANAS NOZARES DEFINĪCIJA

- (97) Kopš sākotnējās izmeklēšanas Savienības ražošanas nozarē nav notikušas ievērojamas strukturālas izmaiņas. Līdzīgo ražojumu pārskatīšanas izmeklēšanas periodā ražoja apmēram 50 zināmi Savienības ražotāji. Tie veido "Savienības ražošanas nozari" pamatregulas 4. panta 1. punkta nozīmē.
- (98) Tiek lēsts, ka kopējais Savienības ražošanas apjoms pārskatīšanas izmeklēšanas periodā bija 50,5 miljoni vienību. Uzņēmumi, kas atbalstīja pārskatīšanas pieprasījumu, pārstāvēja vairāk nekā 85 % no Savienības kopējā ražošanas apjoma PIP. Kā norādīts 17. apsvērumā, atlasītie Savienības ražotāji pārstāvēja vairāk nekā 30 % līdzīgā ražojuma kopējā ražošanas apjoma Savienībā.

#### E. STĀVOKLIS SAVIENĪBAS TIRGŪ

##### 1. Ievadpiezīmes

- (99) Kopējais Savienības ražošanas apjoms tika noteikts, pamatojoties uz visu pieejamo informāciju, tostarp uz informāciju, kas sniegta pārskatīšanas pieprasījumā, uz datiem, kuri savākti no visiem zināmajiem Savienības ražotājiem pirms un pēc izmeklēšanas sākšanas, un uz informāciju, kas iegūta no atlasītajiem ražotājiem. Šī informācija ļāva pārliecināties arī par to ražotāju, kuri izmeklēšanā nesadarbojās, esību un ražošanas apjomu.
- (100) Tāpat kā sākotnējā izmeklēšanā, kā minēts 28. apsvērumā, ražojums tika pārdots divos izplatīšanas kanālos – OEM segmentā un ST segmentā.
- (101) Dažas ieinteresētās personas tāpat kā sākotnējā izmeklēšanā apgalvoja, ka kaitējuma analīzē būtu jānošķir alumīnija riteņi OEM segmentam no alumīnija riteņiem ST segmentam. Šīs prasības tika pamatotas ar to, ka sākotnējās izmeklēšanas laikā Ķīnas izcelsmes imports bija galvenokārt ST segmentā, savukārt Savienības ražošanas nozare galvenokārt darbojās OEM segmentā.

- (102) Izmeklēšanā tika konstatēts, ka, kā paskaidrots 113. un 114. apsvērumā, kopš sākotnējās izmeklēšanas Ķīnas ražotāji eksportētāji, šķiet, ir pārorientējušies no ST segmenta uz OEM segmentu. Tādēļ vairs nav nepieciešama analīze attiecībā uz Ķīnas izcelsmes importa ietekmi uz Savienības ražošanas nozares stāvokli katrā segmentā atsevišķi.
- (103) Tomēr saskaņā ar sākotnējo izmeklēšanu un ar mērķi iegūt pēc iespējas pilnīgāku priekšstatu par stāvokli Savienības ražošanas nozarē PIP daži kaitējuma rādītāji tika analizēti arī atsevišķi, pamatojoties uz pieejamo informāciju; atšķirīgie segmenti tika ņemti vērā, arī analizējot kaitējuma atkārtšanās iespējamību.
- (104) Attiecībā uz 101. apsvērumā minēto apgalvojumu kāda ieinteresētā persona piebilda, ka segmenti būtu jānošķir, pamatojoties uz klientu veidu, norādot, ka patērētāji OEM segmentā iegādājas cita veida ražojumu (proti, tā dēvētos “automašīnas zīmola riteņus”) nekā ST segmentā, kur klienti pērk tā sauktos “riteņa zīmolu riteņus”. Kā norādīja minētā persona, nav tik svarīgi, vai riteņi tiek izmantoti jaunu transportlīdzekļu salikšanai (OEM) vai tiek pārdoti atsevišķi, lai aizstātu oriģinālos riteņus (ST).
- (105) Šīs personas pieprasījums bija balstīts uz nepareizu pieņēmumu, ka Komisija iekļauj “automašīnas zīmola riteņus”, ko pārdod automobiļu ražotāju vai viņu pilnvaroto tirgotāju izplatīšanas kanālos, pie pārdošanas ST segmentā. Tomēr Komisija uzskatīja visus “automašīnas zīmolu riteņus” neatkarīgi no tā, vai tos izmanto jaunu automobiļu montāžai vai arī pārdod atsevišķi, par pārdošanu OEM segmentā, un tas nav pretrunā personas apgalvojumam.

## 2. Patēriņš Savienībā

- (106) Attiecīgajā periodā patēriņu Savienībā raksturo šāda dinamika.

### 2. tabula

#### Patēriņš Savienībā

	2012	2013	2014	PIP
Kopējais patēriņš (vienības tūkst.)	59 361	60 528	66 457	70 047
Indekss (2012. gads = 100)	100	102	112	118

Avots: pārskatīšanas pieprasījums, Eurostat, pārbaudītas atbildes uz anketas jautājumiem.

- (107) Patēriņš Savienībā tika noteikts, Savienības ražotāju pārdošanas apjomam Savienības tirgū pieskaitot importu no ĶTR un citām trešām valstīm saskaņā ar Eurostat datiem. Savienības ražošanas nozares pārdošanas apjoms Savienības tirgū tika iegūts no pārskatīšanas pieprasījuma un koriģēts, pamatojoties uz datiem, kas sniegti atlasīto Savienības ražotāju atbildēs par PIP.
- (108) Patēriņš Savienībā attiecīgajā periodā pastāvīgi palielinājās kopumā par 18 %, t. i., no 59,3 miljoniem vienību 2012. gadā līdz 70,0 miljoniem vienību PIP. Šis patēriņa pieaugums atspoguļo automobiļu ražošanas apjoma pieaugumu Savienībā un pieaugošu alumīnija riteņu īpatsvaru jauniem automobiļiem. Patēriņa pieauguma tendence liecina par būtiskām pārmaiņām salīdzinājumā ar tendenci sākotnējā izmeklēšanā, kad patēriņš no 2006. gada līdz sākotnējā izmeklēšanā noteiktajam izmeklēšanas periodam (“IP”) samazinājās par 16 %, t. i., no 58,6 miljoniem vienību līdz 49,5 miljoniem vienību.

- (109) Patēriņš Savienībā tika analizēts arī, nodalot OEM un ST segmentu. Apjomus un tirgus daļas aprēķināja, pamatojoties uz informāciju, ko sniedza atlasītie ražotāji eksportētāji, analogās valsts ražotāji, kuri sadarbojās, un atlasītie Savienības ražotāji, kā arī uz pieprasījumā sniegtajiem datiem. Turpmāk redzamajā tabulā ir atspoguļota patēriņa attīstība pa segmentiem PIP salīdzinājumā ar sākotnējās izmeklēšanas IP.

3. tabula

## Patēriņš ST un OEM segmentā

Vienības (tūkst.)	Sākotnējās izmeklēšanas IP	PIP
OEM patēriņš	34 915	65 168
<i>Indekss (IP = 100)</i>	100	188
OEM daļa kopējā patēriņā (%)	71	93
ST patēriņš	14 592	4 879
<i>Indekss (IP = 100)</i>	100	33
ST daļa kopējā patēriņā (%)	29	7
Kopējais patēriņš	49 508	70 047
<i>Indekss (IP = 100)</i>	100	141

Avots: pieprasījums, Eurostat, pārbaudītas atbildes uz anketas jautājumiem, Īstenošanas regula (ES) Nr. 964/2010.

- (110) Kopš sākotnējās izmeklēšanas IP patēriņš OEM segmentā pieauga par 88 %, t. i., no aptuveni 35 miljoniem vienību līdz aptuveni 65 miljoniem vienību, savukārt patēriņš ST segmentā samazinājās par gandrīz 70 % no apmēram 15 miljoniem vienību līdz 5 miljoniem vienību PIP. Tas liecina, ka kopējo patēriņa pieaugumu kopš sākotnējās izmeklēšanas IP pilnībā veido patēriņa pieaugums OEM segmentā, kamēr patēriņš ST segmentā kopš sākotnējās izmeklēšanas IP ir ievērojami samazinājies. Tādējādi, lai gan OEM segments jau bija vadošs sākotnējās izmeklēšanas IP, tas kļuva vēl nozīmīgāks un PIP veidoja 93 % no kopējā patēriņa, kamēr ST segments veidoja 7 % no kopējā patēriņa salīdzinājumā ar 29 % sākotnējās izmeklēšanas IP.
- (111) Jānorāda, ka OEM segmentā parasti ir lielāka konkurence, jo pārdošana notiek plašākā tirgū ar vairāk dalībniekiem un lielāku skaitu piegādātāju, kas savstarpēji konkurē. Klātbūtne šajā segmentā arī ir ilgstošāka. Izmeklēšana liecināja, ka tirgus dalībniekiem, kas ir varējuši ienākt OEM segmentā, ir tendence palikt šajā segmentā un viegli nepārslēgties uz ST segmentu. Tas ir saistīts ar precīzām un stingrām prasībām, kuras patērētāji OEM segmentā nosaka ne tikai attiecībā uz alumīnija riteņu kvalitāti un dizainu, bet arī uz procesu kvalitāti un kvalifikācijām, kas ļauj darboties kā uzticamam piegādātājam. Ražojumus parasti pērk tikai pēc testēšanas un procesu revīzijas, un tad līgumattiecības starp pircēju un pārdevēju var ilgt vairākus gadus. Tajā pašā laikā jānorāda, ka parasti katram OEM lietotājam ir vairāki piegādātāji, kurus tas ir apstiprinājis un kurus tas tādēļ var salīdzinoši viegli mainīt, ja kāds no šiem piegādātājiem kļūst konkurētspējīgāks attiecībā uz cenu.



### 3. Importa no ĶTR apjoms, cenas un tirgus daļa

#### 3.1. Importa no ĶTR apjoms un tirgus daļa

4. tabula

#### Importa no ĶTR apjoms un tirgus daļa

	2012	2013	2014	PIP
Importa apjoms (vienības tūkst.)	3 371	2 436	2 439	2 237
Indekss (2012. gads = 100)	100	72	72	66
Tirgus daļa (%)	5,7	4,1	3,7	3,2

Avots: Eurostat.

- (112) Importa apjoms no ĶTR samazinājās no 3,3 miljoniem vienību 2012. gadā līdz 2,2 miljoniem vienību PIP, proti, par 34 %, un tā tirgus daļa attiecīgajā periodā samazinājās no 5,7 % līdz 3,2 %, proti, par 2,5 procentpunktiem. Lai gan importa apjoms no ĶTR un tā tirgus daļa samazinājās, Ķīnas ražotājiem eksportētājiem, neraugoties uz spēkā esošajiem pasākumiem, tomēr izdevās saglabāt ievērojamu tirgus daļu. Komisija norāda, ka daļai Ķīnas izcelsmes importa (no 21 % līdz 28 % attiecīgajā periodā) tika izmantots režīms "ievešana pārstrādei", kam netika piemēroti antidempinga maksājumi.
- (113) Turklāt Ķīnas izcelsmes importa apjoma un tirgus daļas izmaiņas tika noteiktas, nodalot OEM un ST segmentus PIP salīdzinājumā ar sākotnējās izmeklēšanas IP, kā norādīts turpmākajā tabulā.

5. tabula

#### Imports no Ķīnas un tirgus daļa OEM un ST segmentā

	Sākotnējās izmeklēšanas IP	PIP
<b>OEM segments</b>		
OEM – kopējais imports no Ķīnas (vienības tūkst.)	1 183	1 606
Indekss (IP = 100)	100	136
Īpatsvars importa kopapjomā (%)	19	72
OEM patēriņa tirgus daļa (%)	3,4	2,5
Tirgus daļa kopējā patēriņā (%)	2,3	2,3
<b>ST segments</b>		
ST – kopējais imports no Ķīnas (vienības tūkst.)	4 954	631
Indekss (IP = 100)	100	13
Īpatsvars importa kopapjomā (%)	81	28
ST patēriņa tirgus daļa (%)	33,9	12,9
Tirgus daļa kopējā patēriņā (%)	10,0	0,9

Avots: pieprasījums, Eurostat, pārbaudītas atbildes uz anketas jautājumiem, Īstenošanas regula (ES) Nr. 964/2010.

- (114) Importa apjomu no Ķīnas attīstība pa segmentiem atbilda 109. līdz 111. apsvērumā aprakstītajai vispārējai tendencei – ievērojamam patēriņa pieaugumam OEM segmentā. Neraugoties uz alumīnija riteņu importa no Ķīnas samazināšanos kopumā (skatīt 3. tabulu), Ķīnas ražotāji eksportētāji ir palielinājuši sava importa apjomu OEM segmentā. Konkrētāk importa apjoms OEM segmentā pieauga no 1,183 miljoniem vienību sākotnējās izmeklēšanas IP laikā līdz 1,606 miljoniem vienību PIP, proti, Ķīnas ražotājiem eksportētājiem izdevās palielināt importa apjomu par 0,4 miljoniem vienību, un tas atbilst pieaugumam par 63 % salīdzinājumā ar sākotnējās izmeklēšanas IP.
- (115) Kopumā imports no Ķīnas OEM segmentā veidoja 72 % no visa importa PIP, kamēr sākotnējās izmeklēšanas IP situācija bija pretēja un Ķīnas izcelsmes imports OEM segmentā veidoja tikai 19 % no kopējā importa Savienībā.
- (116) Neraugoties uz pārdošanas apjoma pieaugumu OEM segmentā, tirgus daļa šajā segmentā samazinājās par 0,9 procentpunktiem, kas izskaidrojams ar lielāku patēriņa pieaugumu šajā segmentā. Ķīnas izcelsmes importa tirgus daļa kopējā patēriņā saglabājās stabila, un tas ir arī sakarā ar lielāku kopējā patēriņa pieaugumu.
- (117) No iepriekš minētā izriet, ka visa Ķīnas izcelsmes importa apjoma samazinājums ir saistīts vienīgi ar importa samazināšanos ST segmentā. Šajā segmentā Ķīnas izcelsmes importa apjoms samazinājās ievērojami, proti, par gandrīz 90 %, izraisot tirgus daļas samazinājumu ST patēriņā no 34 % sākotnējās izmeklēšanas IP līdz 13 % pašreizējās pārskatīšanas PIP. Kopumā ST segmenta importa daļa kopējā patēriņā samazinājās no 10,0 % sākotnējās izmeklēšanas IP līdz 0,9 % pašreizējās pārskatīšanas PIP.
- (118) Šī Ķīnas ražotāju eksportētāju pāreja no ST uz OEM segmentu sākās jau sākotnējās izmeklēšanas pēdējo divu gadu laikā (t. i., 2008. gadā un IP, skatīt Īstenošanas regulas (ES) Nr. 964/2010 89. apsvērumu). Kaut arī tirgus daļas samazinājās, Ķīnas ražotāji eksportētāji kopš sākotnējās izmeklēšanas ir saglabājuši savu pārdošanas apjomu un klientu bāzi OEM segmentā.

### 3.2. Importa cena un cenu samazinājums

#### 6. tabula

#### Importa no ĶTR vidējā cena

	2012	2013	2014	PIP
Vidējā cena (EUR/vienība)	40,68	36,16	39,74	46,24
Indekss (2012. gads = 100)	100	89	98	114

Avots: Eurostat.

- (119) Vidējās cenas importam no ĶTR vispirms samazinājās no EUR 40,68 par vienību 2012. gadā līdz EUR 36,16 par vienību 2013. gadā, bet 2014. gadā atkal pieauga līdz EUR 39,74 par vienību. Pieaugums turpinājās PIP, kad tika sasniegti EUR 46,24 par vienību. Kopējais pieaugums no 2012. gada līdz PIP bija par 14 %. Šis vispārējais cenu pieaugums atbilst globālajām cenu tendencēm, kā arī vispārējai tendencei – pieprasījumam pēc lielākiem un izsmalcinātākiem riteņiem.
- (120) Tika veikts pārdošanas cenu salīdzinājums Savienības tirgū, salīdzinot atlasīto Savienības ražotāju cenas ar atlasīto ražotāju eksportētāju no attiecīgās valsts veiktā importa cenām. Atlasīto Savienības ražotāju attiecīgās pārdošanas cenas bija cenas neatkarīgiem pircējiem, kuras vajadzības gadījumā tika koriģētas līdz EXW līmenim, t. i., neiekļaujot pārvadājumu izmaksas Savienībā un atskaitot atlaides un rabat.
- (121) Šīs cenas tika salīdzinātas ar atlasīto Ķīnas ražotāju eksportētāju noteiktajām pārdošanas cenām, no kurām tika atskaitītas atlaides un kuras vajadzības gadījumā tika koriģētas līdz CIF līmenim uz Savienības robežas, veicot attiecīgas korekcijas, lai ņemtu vērā pēcimportēšanas izmaksas.

- (122) Importa CIF cenām pieskaitot piemērojamo muitas nodokli un antidempinga maksājumus, tika konstatēts, ka atlasīto ražotāju eksportētāju cenas vidēji bija augstākas nekā Savienības ražotāju pārdošanas cenas Savienības tirgū. Tāds pats rezultāts bija arī attiecībā uz neatlasīto ražotāju eksportētāju izcelsmes importu.
- (123) Ja atlasīto Ķīnas ražotāju eksportētāju izcelsmes importa cenas apskata bez antidempinga maksājumiem, tās ir zemākas nekā Savienības ražošanas nozares pārdošanas cenas vidēji par 8,0 %. Šis rezultāts ir pat vēl izteiktāks, atsevišķi analizējot OEM un ST segmentu, un šādi atlasīto ražotāju eksportētāju cenas bija zemākas nekā Savienības ražošanas nozares pārdošanas cenas par 8,7 % OEM segmentā un par 12,4 % – ST segmentā. Neatlasītajiem ražotājiem eksportētājiem, pamatojoties uz Eurostat datiem, vidējā cenu samazinājuma starpība būtu 7,5 % apmērā; šis salīdzinājums tiek veikts, pamatojoties uz vidējiem rādītājiem, jo Eurostat nenošķir ražojuma veidus.
- (124) Visbeidzot, tika izdarīts cenu salīdzinājums attiecībā uz Ķīnas izcelsmes importu, kas veikts “ievešanas pārstrādei” režīmā un kas PIP veidoja 20,6 % no visa Ķīnas izcelsmes importa. Tika salīdzinātas Ķīnas izcelsmes importa, kas veikts “ievešanas pārstrādei” režīmā, vidējās cenas (pamatojoties uz Eurostat datiem, jo atlasītie ražotāji eksportētāji neziņoja par pārdošanu Savienībā atbilstīgi režīmam “ievešana pārstrādei”) un atlasīto Savienības ražotāju vidējās pārdošanas cenas PIP. Rezultātā tika iegūta vidējā cenu samazinājuma starpība 7,6 % apmērā. šis salīdzinājums tika veikts, pamatojoties uz vidējiem rādītājiem, jo Eurostat nenošķir ražojuma veidus, kā norādīts 123. apsvērumā. Turklāt kopējais importa apjoms “ievešanas pārstrādei” režīmā bija ļoti neliels un veidoja tikai 0,6 % no kopējā patēriņa Savienībā PIP laikā.
- (125) Kāda ieinteresētā persona apgalvoja, ka alumīnija riteņu cenas ST segmentā kopumā bija ievērojami zemākas nekā OEM segmentā pārdoto alumīnija riteņu cenas. Turklāt šī persona apgalvoja, ka pienācīgi salīdzināt cenas OEM segmentā var tikai “piedāvājumu līmenī”, par ko tā apgalvoja, ka tur parasti neesot nekāda cenu samazinājuma pat pēc antidempinga maksājuma atskaitīšanas.
- (126) Atsevišķu piedāvājumu dati nevar aizstāt Komisijas veikto analīzi, kas pamatota ar pilnīgiem datiem, t. i., pārdošanas darījumu sarakstu un cenu salīdzinājumu pa ražojuma veidiem. Šāds salīdzinājums atspoguļo faktiski notikušo darījumu lielāko iespējamo datu apjomu. Kā skaidrots 123. apsvērumā, analīze, kas balstīta uz pilnīgiem no atlasītajiem ražotājiem eksportētājiem un Savienības ražotājiem iegūtiem datiem, liecināja par cenu samazinājumu 8,7 % apmērā OEM segmentā un 12,4 % apmērā ST segmentā, apliecinot cenu samazinājuma esību abos segmentos, ja cenas tiek aplūkotas bez antidempinga maksājumiem. Tādēļ šis apgalvojums tiek noraidīts.
- (127) Pēc informācijas izpaušanas tā pati persona arī lūdza Komisijai paskaidrot, kā tā ir nodrošinājusi, ka cenas Ķīnas iekšzemes tirgū, eksportam uz Savienību un eksportam uz trešām valstīm ir salīdzināmas. Šī metodika ir izskaidrota iepriekš 123. un 126. apsvērumā.

#### 4. Imports no citām trešām valstīm

##### 7. tabula

#### Imports no citām trešām valstīm

	2012	2013	2014	PIP
Turcija	6 189	6 879	8 316	9 218
Indekss (2012. gads = 100)	100	111	134	149
Tirgus daļa (%)	10,4	11,4	12,5	13,2
Vidējā cena (EUR/vienība)	45,57	45,32	43,89	48,50
Indekss (2012. gads = 100)	100	99	96	106

	2012	2013	2014	PIP
Citas trešās valstis (izņemot Turciju)	7 104	6 778	8 177	8 696
<i>Indekss (2012. gads = 100)</i>	100	95	115	122
Tirgus daļa (%)	12,0	11,2	12,3	12,4
Vidējā cena (EUR/vienība)	51,27	51,23	52,66	58,88
<i>Indekss (2012. gads = 100)</i>	100	100	103	115
Citas trešās valstis kopā	13 294	13 657	16 493	17 914
<i>Indekss (2012. gads = 100)</i>	100	103	124	135
Tirgus daļa (%)	22,4	22,6	24,8	25,6
Vidējā cena (EUR/vienība)	48,62	48,25	48,24	53,54
<i>Indekss (2012. gads = 100)</i>	100	99	99	110

Avots: Eurostat.

- (128) Attiecīgajā periodā imports no citām trešām valstīm Savienībā nepārtraukti palielinājās no aptuveni 13,2 miljoniem vienību 2012. gadā līdz 17,9 miljoniem vienību PIP, proti, par 35 %. Tā kā Savienības patēriņš tajā pašā laikā palielinājās tikai par 18 % (sk. 1. tabulu 107. apsvērumā), citu trešo valstu attiecīgā tirgus daļa pieauga mazākā mērā, proti, no 22,4 % 2012. gadā līdz 25,6 % PIP (jeb par 3,2 procentpunktiem).
- (129) Caurmērā importa cenas no citām trešām valstīm, izņemot Ķīnu, bija augstākas nekā Ķīnas izcelsmes importa cenas un attiecīgajā periodā palielinājās par 10 %.
- (130) Turcija ir otrs lielākais importētājs Savienībā pēc ĶTR. Importa apjoms no Turcijas palielinājās no aptuveni 6,1 miljona vienību 2012. gadā līdz aptuveni 9,2 miljoniem PIP, t. i., par 49 %. Šis palielinājums nozīmēja arī tās tirgus daļas pieaugumu no 10,4 % 2012. gadā līdz 13,2 % PIP, t. i., par 2,8 procentpunktiem. Turcijas izcelsmes importa vidējās cenas bija augstākas nekā Ķīnas izcelsmes importa vidējās cenas visā attiecīgajā periodā. Tās palielinājās no EUR 45,57 par vienību 2012. gadā līdz EUR 48,50 par vienību PIP, kas atbilst pieaugumam par 6 %.
- (131) Tā importa tirgus daļa, kas veikta no trešām valstīm, izņemot Turciju, palielinājās tikai nedaudz, proti, no 12,0 % 2012. gadā līdz 12,4 % PIP. Visā attiecīgajā periodā cenas importam no trešām valstīm bija augstākas nekā cenas importam no ĶTR.

## 5. Savienības ražošanas nozares ekonomiskais stāvoklis

### 5.1. Vispārīgas piezīmes

- (132) Saskaņā ar pamatregulas 3. panta 5. punktu Komisija pārbaudīja visus ekonomikas faktoros un rādītājus, kas ietekmē Savienības ražošanas nozares stāvokli.
- (133) Kā minēts 17. apsvērumā, lai noteiktu iespējamo Savienības ražošanas nozarei nodarīto kaitējumu, tika izmantota atlase.

- (134) Lai noteiktu kaitējumu, Komisija nošķīra makroekonomiskos un mikroekonomiskos kaitējuma rādītājus. Komisija izvērtēja makroekonomiskos rādītājus visai Savienības ražošanas nozarei, pamatojoties uz pieprasījuma iesniedzēja sniegto informāciju pārskatīšanas pieprasījumā, kā arī uz datiem par atlasītajiem Savienības ražotājiem, kuri tika koriģēti, pamatojoties uz datiem, kas par PIP sniegti atlasīto Savienības ražotāju atbildēs. Komisija izvērtēja mikroekonomiskos rādītājus vienīgi atlasītajiem uzņēmumiem, pamatojoties uz datiem, kas ietverti atlasīto Savienības ražotāju atbildēs uz anketas jautājumiem. Abi datu kopumi tika atzīti par reprezentatīviem attiecībā uz Savienības ražošanas nozares ekonomisko stāvokli.
- (135) Makroekonomiskie rādītāji ir šādi: ražošanas apjoms, ražošanas jauda, jaudas izmantojums, pārdošanas apjoms, tirgus daļa, izaugsme, nodarbinātība, ražīgums un dempinga starpības lielums.
- (136) Mikroekonomiskie rādītāji ir šādi: vienības vidējās cenas, vienības izmaksas, darbaspēka izmaksas, krājumi, rentabilitāte, naudas plūsma, ieguldījumi, ienākums no ieguldījumiem un spēja piesaistīt kapitālu.

## 5.2. Makroekonomiskie rādītāji

### 5.2.1. Ražošanas apjoms, ražošanas jauda un jaudas izmantojums

#### 8. tabula

#### Ražošanas apjoms, ražošanas jauda un jaudas izmantojums

	2012	2013	2014	PIP
Ražošanas apjoms (vienības tūkst.)	44 124	45 516	49 638	50 571
<i>Indekss (2012. gads = 100)</i>	100	103	112	115
Ražošanas jauda (vienības tūkst.)	49 808	51 644	53 510	55 178
<i>Indekss (2012. gads = 100)</i>	100	104	107	111
Jaudas izmantojums (%)	89	88	93	92
<i>Indekss (2012. gads = 100)</i>	100	99	105	103

Avots: pārskatīšanas pieprasījums, pārbaudītas atbildes uz anketas jautājumiem.

- (137) Attiecīgajā periodā Savienības kopējam ražošanas apjomam, ražošanas jaudai un jaudas izmantojumam bija šāda dinamika.
- (138) Ražošanas apjoms attiecīgajā periodā pieauga. Kopumā ražošanas apjoms pieauga no 44,1 miljona vienību 2012. gadā līdz 50,5 miljoniem vienību PIP, t. i., attiecīgajā periodā par 15 %. Šis pieaugums atspoguļo automobiļu ražošanas apjoma pieaugumu Savienībā un pieaugošu alumīnija riteņu izmantošanu jauniem automobiļiem.
- (139) Ražošanas jauda pieauga no 49,8 miljoniem vienību 2012. gadā līdz aptuveni 55,1 miljoniem vienību PIP, t. i., attiecīgajā periodā par 11 %.
- (140) Tā kā ražošanas apjoms pieauga nedaudz vairāk nekā ražošanas jauda, jaudas izmantojums palielinājās no 89 % 2012. gadā līdz 92 % PIP, t. i., attiecīgajā periodā par 3 procentpunktiem.

## 5.2.2. Pārdošanas apjoms un tirgus daļa

(141) Savienības ražošanas nozares pārdošanas apjomam un tirgus daļai attiecīgajā periodā bija šāda dinamika.

9. tabula

**Pārdošanas apjoms un tirgus daļa**

	2012	2013	2014	PIP
Pārdošanas apjoms (vienības tūkst.)	42 697	44 435	47 525	49 895
Indekss (2012. gads = 100)	100	104	111	117
Tirgus daļa (%)	71,9	73,4	71,5	71,2

Avots: pārskatīšanas pieprasījums, Eurostat, pārbaudītas atbildes uz anketas jautājumiem.

(142) Pārdošanas apjoms attiecīgajā periodā palielinājās no 42,6 miljoniem vienību 2012. gadā līdz aptuveni 49,8 miljoniem vienību PIP, proti, par 17 %, kas ir nedaudz mazāk par patēriņa pieaugumu 18 % apmērā, kā aprakstīts 107. apsvērumā. Tādēļ, ņemot vērā arī paralēlo importa apjoma pieaugumu no citām trešām valstīm, kas aprakstīts 128. apsvērumā, pārdošanas apjoma pieaugums tomēr noveda pie Savienības ražošanas nozares tirgus daļas neliela samazinājuma – no 71,9 % 2012. gadā līdz 71,2 % pārskatīšanas izmeklēšanas periodā, proti, attiecīgajā periodā par 0,7 procentpunktiem.

(143) Turklāt pārdošanas apjoma un tirgus daļas izmaiņas tika noteiktas, nodalot OEM un ST segmentus PIP salīdzinājumā ar sākotnējās izmeklēšanas IP, kā norādīts turpmākajā tabulā.

10. tabula

**Pārdošanas apjoms un tirgus daļa OEM un ST segmentā**

Vienības (tūkst.)	Sākotnējās izmeklēšanas IP	PIP
<b>OEM segments</b>		
Pārdošanas apjoms OEM segmentā	28 719	46 627
Indekss	100	162
OEM tirgus daļa (ES ražotāju īpatsvars kopējā OEM patēriņā) (%)	82,3	71,6
OEM tirgus daļa kopējā patēriņā (%)	58,0	66,6
<b>ST segments</b>		
Pārdošanas apjoms ST segmentā	7 075	3 268
Indekss	100	46
ST tirgus daļa (ES ražotāju īpatsvars kopējā ST patēriņā) (%)	48,5	67,0
ST tirgus daļa kopējā patēriņā (%)	14,3	4,7

Avots: pieprasījums, Eurostat, pārbaudītas atbildes uz anketas jautājumiem, Īstenošanas regula (ES) Nr. 964/2010.

- (144) PIP pārdošanas apjoms OEM segmentā pieauga par 62 % salīdzinājumā ar sākotnējās izmeklēšanas IP, savukārt pārdošana ST segmentā salīdzinājumā ar sākotnējās izmeklēšanas IP samazinājās vairāk nekā uz pusi. Savienības ražotāju tirgus daļa OEM segmentā samazinājās par 10,9 procentpunktiem (no 82,3 % līdz 71,6 %) sakarā ar lielāku patēriņa pieaugumu šajā segmentā. ST segmentā tirgus daļa palielinājās no 48,5 % līdz 67,0 % sakarā ar tirgus samazināšanos šajā segmentā. Kopumā ST segmentā Savienības ražošanas nozares tirgus daļa kopējā patēriņā samazinājās no 14,3 % sākotnējās izmeklēšanas IP līdz 4,7 % pašreizējās pārskatīšanas PIP, savukārt OEM segmentā Savienības ražošanas nozares tirgus daļa kopējā patēriņā tajā pašā periodā pieauga no 58,0 % līdz 66,6 %. Dinamika abos segmentos atbilst vispārējai tendencei Savienības tirgū, kas atspoguļo automobiļu ražošanas apjoma pieaugumu Savienībā un aizvien lielāku alumīnija riteņu īpatsvāru jauniem automobiļiem, kā minēts 108. apsvērumā.

### 5.2.3. Izaugsme

- (145) Lai gan Savienības patēriņa pieaugums attiecīgajā periodā bija 18 %, Savienības ražošanas nozares pārdošanas apjoma pieaugums bija nedaudz mazāks, proti, 17 %, tādējādi tās tirgus daļa nedaudz samazinājās (par 0,7 procentpunktiem).

### 5.2.4. Nodarbinātība un ražīgums

- (146) Nodarbinātībai un ražīgumam attiecīgajā periodā bija šāda dinamika.

11. tabula

#### Nodarbinātība un ražīgums

	2012	2013	2014	PIP
Nodarbināto skaits	12 227	12 673	13 689	14 265
<i>Indekss (2012. gads = 100)</i>	100	104	112	117
Ražīgums (vienības, tūkst. uz vienu nodarbināto)	3 609	3 592	3 626	3 545
<i>Indekss (2012. gads = 100)</i>	100	100	100	98

Avots: pārskatīšanas pieprasījums.

- (147) Attiecīgajā periodā nodarbinātība Savienības ražošanas nozarē kopumā pieauga par 17 %. Tas atbilst ražošanas apjoma pieaugumam attiecīgajā periodā par 15 %.
- (148) Attiecīgajā periodā ražīgums, ko mēra ar saražoto vienību skaitu uz vienu nodarbināto, saglabājās nemainīgs, un PIP bija vērojams tikai ļoti neliels samazinājums par 2 %.

### 5.2.5. Dempinga starpības lielums un atgūšanās no iepriekšējā dempinga

- (149) Pārskatīšanas izmeklēšanas periodā individuālās dempinga starpības, kas tika konstatētas atlasītajām uzņēmumu grupām, kuras sadarbojās, joprojām bija ievērojamas – robežās no 8,9 % līdz 25,9 % (sk. 52. apsvērumu). Tomēr importa apjoms no Ķīnas samazinājās par 44 %, izraisot arī Ķīnas tirgus daļas samazināšanos PIP par 3,2 %. Kā minēts 122. apsvērumā, Ķīnas izcelsmes importa cenas PIP nebija zemākas par Savienības ražošanas nozares pārdošanas cenām Savienības tirgū un tāpēc Ķīnas izcelsmes importa cenu spiediens bija neliels. Tādējādi spēkā esošajiem antidempinga pasākumiem bija pozitīva ietekme uz Savienības ražošanas nozares stāvokli.

## 5.3. Mikroekonomiskie rādītāji

## 5.3.1. Cenas un faktori, kas ietekmē cenas

- (150) Savienības ražošanas nozares vidējām pārdošanas cenām nesaistītiem pircējiem Savienībā attiecīgajā periodā bija šāda dinamika.

12. tabula

**Vidējās pārdošanas cenas un vienības izmaksas**

	2012	2013	2014	PIP
Vidējā vienības pārdošanas cena Savienībā (EUR/vienība)	46,24	46,40	47,16	51,91
Indekss (2012. gads = 100)	100	100	102	112
Vienības ražošanas izmaksas (EUR/vienība)	43,10	43,13	42,82	46,76
Indekss (2012. gads = 100)	100	100	99	109

Avots: pārbaudītas atbildes uz anketas jautājumiem.

- (151) Savienības ražošanas nozares vidējā vienības pārdošanas cena nesaistītiem pircējiem Savienībā attiecīgajā periodā palielinājās par 12 %. Šis palielinājums atspoguļo tendenci, kas vērsta uz lielākiem un izsmalcinātākiem riteņiem, kā aprakstīts turpmāk 153. apsvērumā.
- (152) Attiecīgajā periodā vienības ražošanas izmaksas pieauga par 9 %.
- (153) Izmeklēšanā tika konstatēts, ka izmaksu pieaugums galvenokārt bija saistīts ar alumīnija riteņu tehnisko attīstību – vērojama pieaugoša tendence ražot lielākus riteņus un tā sauktos “spožos riteņus”, kam nepieciešamas papildu ražošanas darbības. Tāpat izmeklēšanā atklājās – lai gan galvenās izejvielas (alumīnija) cenu izmaiņas var ietekmēt vienības izmaksas, to ietekme uz rentabilitāti ir neliela, jo alumīnija cenas līgumos ar OEM klientiem lielākoties bija indeksētas.

## 5.3.2. Darbaspēka izmaksas

- (154) Savienības ražošanas nozares vidējo darbaspēka izmaksām attiecīgajā periodā bija šāda dinamika.

13. tabula

**Darbaspēka izmaksas**

	2012	2013	2014	PIP
Vidējās darbaspēka izmaksas uz vienu nodarbināto (EUR)	31 285	31 624	31 021	32 096
Indekss (2012. gads = 100)	100	101	99	103

Avots: pārbaudītas atbildes uz anketas jautājumiem.

- (155) Laikā no 2012. gada līdz PIP vidējās darbaspēka izmaksas par vienu atlasīto Savienības ražotāju nodarbināto nedaudz palielinājās – par 3 %.



## 5.3.3. Krājumi

(156) Savienības ražošanas nozares krājumu apjomam attiecīgajā periodā bija šāda dinamika.

14. tabula

**Krājumi**

	2012	2013	2014	PIP
Krājumi perioda beigās (vienības tūkst.)	851	842	986	866
<i>Indekss (2012. gads = 100)</i>	100	99	116	102
Krājumi perioda beigās, kas izteikti procentos no ražošanas apjoma (%)	4,5	4,2	4,6	3,9
<i>Indekss (2012. gads = 100)</i>	100	92	101	87

Avots: pārbaudītas atbildes uz anketas jautājumiem.

- (157) Krājumus nevar uzskatīt par būtisku kaitējuma rādītāju, jo alumīnija riteņu ražošana lielā mērā notiek atbilstoši pasūtījumiem; krājumus noteiktā laika posmā lielākoties veido preces, kuras ir pārdotas, bet vēl nav piegādātas. Tādēļ krājumu tendence tiek sniegta vienīgi informācijai.
- (158) Attiecīgajā periodā krājumi perioda beigās kopumā palielinājās par 2 %. Krājumi perioda beigās, kas izteikti procentos no ražošanas apjoma, nedaudz samazinājās – no 4,5 % 2012. gadā līdz 3,9 % PIP, t. i., par 0,6 %.

## 5.3.4. Rentabilitāte, naudas plūsma, ieguldījumi, ienākums no ieguldījumiem un spēja piesaistīt kapitālu

15. tabula

**Rentabilitāte, naudas plūsma, ieguldījumi un ienākums no ieguldījumiem**

	2012	2013	2014	PIP
Nesaistītiem klientiem Savienībā veiktās pārdošanas rentabilitāte (% no pārdošanas apgrozījuma)	6,8	7,0	9,2	9,9
<i>Indekss (2012. gads = 100)</i>	100	103	135	146
Naudas plūsma (tūkst. EUR)	102 147	111 918	129 833	155 044
<i>Indekss (2012. gads = 100)</i>	100	110	127	152
Ieguldījumi (tūkst. EUR)	64 110	38 643	65 749	71 338
<i>Indekss (2012. gads = 100)</i>	100	60	103	111
Ienākums no ieguldījumiem (%)	18,6	20,1	27,4	31,6
<i>Indekss (2012. gads = 100)</i>	100	108	147	170

Avots: pārbaudītas atbildes uz anketas jautājumiem.

- (159) Komisija izlasē iekļauto Savienības ražotāju rentabilitāti noteica, tīro peļņu pirms nodokļu samaksas no līdzīgā ražojuma pārdošanas nesaistītiem pircējiem Savienībā izsakot procentos no šīs pārdošanas apgrozījuma. Attiecīgajā periodā Savienības ražošanas nozares rentabilitāte nepārtraukti palielinājās, atspoguļojot to, ka cenu kāpums bija lielāks nekā ražošanas izmaksas, kā parādīts 12. tabulā 150. apsvērumā. Tā palielinājās no 6,8 % 2012. gadā līdz 9,9 % PIP, proti, attiecīgajā periodā par 3,1 procentpunktu.
- (160) Turklāt patēriņš tika analizēts, nodalot OEM un ST segmentu. Šādi tika lēsts, ka pārdošanas rentabilitāte ST segmentā bija 13,6 %, bet pārdošanas rentabilitāte OEM segmentā bija 9,6 %. Jānorāda, ka PIP pārdošanas apjoms ST segmentā bija ļoti neliels salīdzinājumā ar pārdošanas apjomu OEM segmentā, un tādēļ tas pavisam nedaudz ietekmē rentabilitāti kopumā.
- (161) Neto naudas plūsma ir Savienības ražošanas nozares spēja pašai finansēt savu darbību. Naudas plūsma palielinājās visā attiecīgajā periodā. Kopumā neto naudas plūsma attiecīgajā periodā palielinājās par 52 % atbilstoši pieaugošajai peļņai.
- (162) Ieguldījumi attiecīgajā periodā palielinājās par 11 %. Kopējā ieguldījumu apjoma kritums bija vērojams no 2012. līdz 2013. gadam, un tas ir saistīts ar 2012. gadā veiktu konkrētu ieguldījumu beigšanos. Pēc tam no 2013. līdz 2014. gadam kopējie ieguldījumi pieauga par 43 % un vēl par 8 % no 2014. gada līdz PIP. Dažos gadījumos ieguldījumi daļēji bija novecojušo iekārtu aizstāšana. Tomēr bija arī nozīmīgi ieguldījumi jaudas palielinājumam atbilstoši pieprasījuma pieaugumam un prognozētajam pieprasījuma pieaugumam nākamajos gados. Visbeidzot, ieguldījumi tika veikti arī, lai reaģētu uz tehniski sarežģītāko "spožo riteņu" pieprasījuma pieaugumu, kam nepieciešama papildu apstrāde un krāsošana.
- (163) Ienākums no ieguldījumiem ir peļņa, izteikta procentos no pamatlīdzekļu neto uzskaites vērtības. Tāpat kā citi finanšu rādītāji arī ienākums no ieguldījumiem no līdzīgā ražojuma ražošanas un pārdošanas bija pozitīvs, atspoguļojot rentabilitātes tendenci. Kopumā ienākums no ienākumiem attiecīgajā periodā palielinājās par 13 procentpunktiem.
- (164) Attiecībā uz spēju piesaistīt kapitālu jānorāda, ka atgūšanās no iepriekšējā dempinga uzlaboja atlasīto Savienības ražotāju spēju radīt naudas plūsmu ar līdzīgo ražojumu un stiprināja to finansiālo stāvokli, palielinot iekšēji radītos līdzekļus. Izmeklēšanā tika konstatēts, ka kopumā spēja piesaistīt kapitālu attiecīgajā periodā uzlabojās. Tas, savukārt, ļāva uzņēmumiem veikt ieguldījumus iekārtu nomaiņā un ieguldīt ražošanas jaudas pieaugumā, kā paskaidrots 162. apsvērumā.

## 6. Secinājums par kaitējumu

- (165) Patēriņa pieauguma kontekstā Savienības ražošanas nozare spēja atgūties no iepriekšējā dempinga, pateicoties spēkā esošajiem antidempinga pasākumiem, un PIP tās ekonomiskais stāvoklis bija labs. Jāatgādina, ka sākotnējā izmeklēšanā tika konstatēts Savienības ražošanas nozarei nodarīts būtisks kaitējums, kas izpaudās ražošanas un pārdošanas apjomu samazinājumā un ko radīja Ķīnas izcelsmes importa cenu spiediens, un tas jo īpaši atspoguļojās zemākā rentabilitātē.
- (166) Pašreizējās izmeklēšanas attiecīgajā periodā gandrīz visiem kaitējuma rādītājiem bija pozitīva tendence. Savienības ražošanas nozare palielināja savu pārdošanas apjomu un ražošanas apjomu. Tā arī palielināja savas pārdošanas cenas atbilstoši vispārējam cenu pieaugumam Savienības tirgū un pat lielākā mērā nekā izmaksu pieaugums. Gan pārdošanas, gan ražošanas apjoma un cenu pozitīva attīstība pozitīvi ietekmēja Savienības ražošanas nozares rentabilitāti. Vienlaikus saglabājās gandrīz nemainīgas tirgus daļas sakarā ar to, ka importētāji no citām trešām valstīm, galvenokārt Turcijas, arī guva labumu no pieaugošā patēriņa, taču par cenām, kas bija augstākas nekā Ķīnas izcelsmes importa cenas. Turklāt Savienības ražošanas nozare palielināja ieguldījumu apjomu, tostarp ieguldījumus jaudas pieaugumā un ar nolūku reaģēt uz pieaugošo pieprasījumu pēc "spožajiem riteņiem".

- (167) Konkrētāk, rentabilitāte palielinājās no 6,8 % 2012. gadā līdz 9,9 % PIP. Pārdošanas cenas attiecīgajā periodā palielinājās par 12 %, savukārt vienas vienības izmaksas pieauga mazākā mērā, proti, par 9 %, un minētās izmaksas saglabājās zemākas nekā vidējā pārdošanas cena visā attiecīgajā periodā. Ražošanas apjoms palielinājās par 15 %, ražošanas jauda pieauga par 11 % un pārdošanas apjoms – par 17 %. Tā kā patēriņa pieaugums bija lielāks, proti, 18 % attiecīgajā periodā, Savienības ražošanas nozares tirgus daļa attiecīgajā periodā tomēr samazinājās par 0,7 procentpunktiem. Tirgus daļa saruka no 71,9 % 2012. gadā līdz 71,2 % PIP. Ieguldījumi attiecīgajā periodā palielinājās par 11 %, un ienākums no ieguldījumiem pieauga no 18,6 % 2012. gadā līdz 31,6 % PIP. Lai gan ražīgums nemainījās, nodarbinātība palielinājās atbilstīgi ražošanas un pārdošanas apjomu pieaugumam, proti, attiecīgajā periodā par 17 %.
- (168) Daži kaitējuma rādītāji OEM un ST segmentiem tika analizēti atsevišķi. Izpēte liecināja, ka Savienības ražošanas nozare saskaņā ar vispārējo attīstību Savienības tirgū ievērojami palielināja pārdošanas apjomu OEM segmentā un samazināja to ST segmentā. Saskaņā ar aplēsēm rentabilitāte bija pozitīva gan OEM, gan ST segmentā, neskatoties uz pārdošanas apjoma samazinājumu ST segmentā.
- (169) Uz iepriekš minētā pamata Komisija secināja, ka Savienības ražošanas nozarei nav nodarīts būtisks kaitējums pamatregulas 3. panta 5. punkta nozīmē.

#### F. KAITĒJUMA ATKĀRTOŠANĀS VAI TURPINĀŠANĀS IESPĒJAMĪBA

- (170) Izmeklēšana apliecināja, ka imports no Ķīnas pārskatīšanas izmeklēšanas periodā tika veikts par dempinga cenām un ka pastāv dempinga turpināšanās iespējamība, ja pasākumi beigtos.
- (171) Tā kā Savienības ražošanas nozarei nav nodarīts būtisks kaitējums, saskaņā ar pamatregulas 11. panta 2. punktu tika novērtēts, vai pastāv kaitējuma atkārtošanās iespējamība, ja pasākumi pret Ķīnu beigtos.
- (172) Lai noteiktu kaitējuma atkārtošanās iespējamību, tika analizēti šādi elementi: ražošanas jauda un neizmantotā jauda Ķīnā, Savienības tirgus pievilcība, Ķīnas ražotāju eksportētāju eksporta darbība citās trešās valstīs, tostarp antidempinga vai kompensācijas pasākumu esība attiecībā uz alumīnija riteņiem citās trešās valstīs, pārdošana Ķīnas iekšzemes tirgū, Ķīnas izcelsmes importa apjoms un cenas Savienības tirgū, tostarp saskaņā ar režīmu "ievešana pārstrādei". Analīzē tika ņemts vērā arī patēriņa pieaugums Savienībā un Savienības ražošanas nozares rentabilitāte attiecīgajā periodā.

#### ***Ražošanas jauda un neizmantotā jauda Ķīnā***

- (173) Analīze (55). līdz 74. apsvērumā liecina, ka Ķīnā bija ievērojama pieejamā neizmantotā jauda. Tika lēsts, ka neizmantotā jauda ir robežās no 42 līdz 60 miljoniem vienību. Jau zemākais šīs neizmantotās jaudas apjoms aptver vairāk nekā 80 % no Savienības ražošanas apjoma, kas PIP sasniedza 50,5 miljonus vienību. Turklāt tas veido apmēram 60 % no Savienības kopējā patēriņa PIP, kas bija 70 miljoni vienību.

#### ***Savienības tirgus pievilcība***

- (174) Kā norādīts (77). un 78. apsvērumā, ievērojami apjomi no Ķīnas tika eksportēti arī cita starpā uz ASV, Kanādu, Indiju, Japānu un Meksiku. Ražotāju eksportētāju, kuri sadarbojās, cenu līmeņi galvenajos eksporta tirgos daļēji bija zemāki nekā to pašu ražotāju eksportētāju cenu līmeņi pārdošanai uz Savienību. Tādēļ Savienības tirgus salīdzinājumā ir pievilcīgs, jo Ķīnas ražotājiem eksportētājiem ir iespēja tur gūt lielāku peļņu. Pamatojoties uz to, ir ievērojams stimuls pārvirzīt šo eksportu uz Savienības tirgu, ja pasākumi tiktu atcelti. Tiek lēsts, ka attiecīgie daudzumi PIP atbilda 14 miljoniem vienību <sup>(1)</sup> jeb 20 % no Savienības patēriņa un aptuveni 28 % no Savienības ražošanas nozares ražošanas un pārdošanas apjoma.

<sup>(1)</sup> Sk. 31.–34. zemsvītras piezīmi, kur ir aprēķināti attiecīgie apjomi galvenajos eksporta tirgos.

- (175) Turklāt, kā aprakstīts 89. līdz 92. apsvērumā, par pārdošanu Ķīnas iekšzemes tirgū tika konstatēts, ka, pirmkārt, Ķīnas iekšzemes tirgus nespēj absorbēt Ķīnā pieejamo neizmantoto jaudu un, otrkārt, sakarā ar konstatētajām ievērojamajām cenu atšķirībām ir iespējama iekšzemes pārdošanas apjomu pārvirzīšana uz Savienību.
- (176) Savienības automobiļu ražošanas nozare PIP jau saņēma piegādes no Ķīnas ražotājiem eksportētājiem un bija izveidojusi ciešas darījumsdarbības attiecības. Kā minēts 111. apsvērumā, Ķīnas piegādātājiem ir jānodrošina konkrētu tehnisku standartu ievērošana, ko pieprasa klienti Savienībā. Četri atlasītie Ķīnas ražotāji eksportētāji eksportēja gandrīz tikai OEM segmentā, un tādēļ to kā pilnībā sertificētu piegādātāju klātbūtne šajā tirgus segmentā jau bija ievērojama.
- (177) Kā norādīts 113. apsvērumā, kopējais Ķīnas ražotāju eksportētāju izcelsmes importa apjoms OEM segmentā PIP bija aptuveni 1,6 miljoni vienību. Tā kā saskaņā ar 14. apsvērumā minēto atlasītie Ķīnas ražotāji eksportētāji pārstāvēja apmēram 40 % no kopējā Ķīnas izcelsmes importa PIP (t. i., aptuveni 880 000 vienību) un šie eksportētāji bija sertificēti ražotāji OEM segmentā, var secināt, ka atlasītie ražotāji eksportētāji nodrošināja tikai aptuveni pusi no kopējā importa OEM nozarē, savukārt otru pusi nodrošināja neatlasīti ražotāji eksportētāji vai ražotāji eksportētāji, kas nesadarbojās. Tādējādi liela daļa citu Ķīnas ražotāju eksportētāju, par kuriem nebija pieejama nekāda informācija, ir sertificēti ražotāji, kuri patlaban eksportē uz Savienību OEM segmentā.
- (178) No tā var pamatoti secināt, ka vismaz daļa no Ķīnas neizmantotās jaudas būs pieejama eksportam uz Savienību jau īstermiņā.

#### ***Cenu politika citu trešo valstu tirgos***

- (179) Lai gūtu priekšstatu par iespējamo cenu līmeni Savienības tirgū, ja pasākumi tiktu atcelti, tika analizēts arī cenu līmenis Ķīnas eksportam uz citu trešo valstu tirgiem. Cenu politika citu trešo valstu tirgos tika uzskatīta par pamatotu rādītāju turpmākai cenu politikai Savienībā, ņemot vērā lielos un reprezentatīvos daudzumus, kas tiek eksportēti uz šiem tirgiem, kuriem šis pārskatīšanas attiecīgajā periodā bija iespējams neierobežoti piekļūt. Turklāt no ražotājiem eksportētājiem, kas sadarbojās, tika iegūti dati par katru ražojuma veidu. Salīdzināmajiem ražojuma veidiem atlasīto ražotāju eksportētāju eksporta cenas citu trešo valstu tirgos tika salīdzinātas ar Savienības ražošanas nozares pārdošanas cenām. Šis sīki izstrādātais cenu salīdzinājums atklāja, ka PIP 7,4 miljoniem vienību Ķīnas eksporta cenas uz citu trešo valstu tirgiem bija vidēji par 30 % zemākas nekā Savienības ražošanas nozares cenas Savienības tirgū. Šāda ievērojama cenu atšķirība kopā ar augsto pieejamo neizmantoto jaudu Ķīnā ir spēcīgs stimuls Ķīnas ražotājiem eksportētājiem ātri pārvirzīt tiešo eksportu uz Savienības tirgu, ja pasākumi tiktu atcelti.
- (180) Tirdzniecības aizsardzības pasākumi pret Ķīnas alumīnija riteņu importu jau tiek piemēroti citos nozīmīgos tirgos, proti, Austrālijā (antidempinga un kompensācijas pasākumi) un nesen arī Indijā (antidempinga pasākumi), un tas nozīmē, ka Ķīnas ražotājiem eksportētājiem tiek ierobežota piekļuve šiem tirgiem. Turklāt pašreizējā izmeklēšanā tika konstatēts, ka PIP dempings turpinājās ievērojamā apmērā. Tādēļ, ņemot vērā līdzīgu cenu politiku citu trešo valstu tirgos, nav iemesla uzskatīt, ka Ķīnas cenu noteikšanas prakse varētu mainīties, ja pasākumi Savienībā tiktu atcelti.
- (181) Saskaņā ar informāciju, kas sniegta pārskatīšanas pieprasījumā, iespējamo tirgus situācijas attīstību Savienībā, ja pasākumus atceltu, parāda arī notikumu attīstība ASV, kur nav ieviesti antidempinga pasākumi. ASV Ķīnas ražotāji eksportētāji ieguva vairāk nekā 50 % tirgus daļas, un tādēļ tika slēgtas vairāk nekā 20 iekšzemes ražotnes. Jāpiezīmē, ka lielākajiem automobiļu ražotājiem ir ražotnes un iepirkuma struktūras ASV un Savienībā, proti, vienas un tās pašas uzņēmumu grupas darbojas abos tirgos, un iespējams, ka tās piemēros vienādu stratēģiju, saskaroties ar lielu importa apjomu no Ķīnas par zemām cenām.
- (182) Kāda ieinteresētā persona apgalvoja, ka pieejamā neizmantotā jauda Ķīnā attiecas tikai uz alumīnija riteņiem ST segmentā un ka OEM riteņu segmentā, kur pieprasījums pieaug, nav pieejamas rezerves jaudas. Tādēļ Ķīnas OEM riteņu apjoms ir ierobežots, un maz ticams, ka Savienības tirgū, kurā dominē OEM segments, varētu pārdot lielus daudzumus. Minētā persona apstrīdēja arī to, kā ir noteikta Ķīnas neizmantotā jauda OEM segmentā, un to, kurus Ķīnas ražotājus uzskata par apstiprinātiem.

- (183) Kā paskaidrots 177. apsvērumā, apmēram 50 % Ķīnas eksporta uz Savienību OEM segmentā veica izlasē neiekļauti ražotāji eksportētāji no Ķīnas vai ražotāji eksportētāji, kuri nesadarbojas. Tādējādi liela daļa Ķīnas ražotāju eksportētāju, par kuriem nebija pieejama nekāda informācija, ir sertificēti ražotāji, kuri patlaban eksportē uz Savienību OEM segmentā. No tā var tika secināts, ka vismaz daļa no Ķīnas neizmantojās jaudas būs pieejama eksportam uz Savienību OEM segmentā jau īstermiņā.
- (184) Vairāki Ķīnas ražotāji eksportētāji apgalvoja – fakts, ka dažiem ražojuma veidiem ir zemākas cenas citos eksporta tirgos, nav uzskatāms par stimulu Ķīnas ražotājiem eksportētājiem pārvirzīt šo eksportu uz Savienības tirgu, ja pasākumi tiktu atcelti. Tie apgalvoja, ka Komisijas veiktajā Ķīnas cenu politikas analīzē nepamatoti netika ņemti vērā tie ražojuma veidi, kuriem Ķīnas eksporta cenas uz citu trešo valstu tirgiem bija augstākas nekā tam pašam veidam, ko Savienības ražošanas nozare pārdeva Savienības tirgū, un tādēļ iespējams cenu samazinājums tika ievērojami pārvērtēts, jo patiesībā tas esot tikai 0,45 %. Turklāt šīs personas apgalvoja, ka citi eksporta tirgi dod lielāku peļņu nekā eksports uz Savienības tirgu un ka Ķīnas eksportētājiem ir nepieciešams saglabāt darījumu attiecības gan Ķīnas iekšzemes tirgū, gan citu trešo valstu eksporta tirgos. Tās arī apgalvoja, ka Ķīnas eksportētājiem ir jāspēj nodrošināt pilnīgu ražojumu klāstu saviem klientiem šajos tirgos, un tāpēc tiem nebūtu stimula pārvirzīt dažu ražojuma veidu eksportu uz Savienību tikai tādēļ, ka cenas Savienības tirgū ir augstākas. Līdz ar to tās apgalvoja, ka nepastāv Ķīnas izcelsmes importa ievērojama palielinājuma risks, ja pasākumi tiktu atcelti.
- (185) Pirmkārt, 179. apsvērumā aprakstītās Komisijas analīzes mērķis bija salīdzināmiem ražojuma veidiem noteikt atšķirības starp cenām Savienības tirgū, no vienas puses, un cenām citu trešo valstu tirgos, no otras puses, lai gūtu priekšstatu par iespējamo Ķīnas izcelsmes importa cenu līmeni Savienības tirgū, ja pasākumus atceltu, un nevis noteikt cenu samazinājuma starpības. Šī cenu starpība arī liecina, ka Ķīnas ražotāji eksportētāji var ienākt Savienības tirgū ar cenām, kas ir ievērojami zemākas nekā Savienības ražošanas nozares cenas, bet joprojām ir augstākas nekā cenas citu trešo valstu tirgos. Tas ir spēcīgs stimuls Ķīnas ražotājiem eksportētājiem eksportēt uz Savienības tirgu, cita starpā arī ņemot vērā lielo neizmantojamo jaudu Ķīnā. Otrkārt, apgalvojums, ka ražotājiem eksportētājiem jānodrošina pilnīgs ražojumu klāsts klientiem citos tirgos, netika pamatots. Izmeklēšanā gluži pretēji atklājās, ka konkursa procedūras parasti notiek atsevišķi katram ražojuma veidam un ka klienti iegādājas no vairākiem piegādātājiem vienus un tos pašus ražojuma veidus, un tas nepamato apgalvojumu, ka vienam un tam pašam klientam būtu jānodrošina plašs ražojuma veidu klāsts. Tāpēc šie apgalvojumi tiek noraidīti.
- (186) Tās pašas personas arī apgalvoja, ka tirdzniecības aizsardzības pasākumu pret Ķīnas izcelsmes alumīnija riteņu importu esībai Indijā un Austrālijā nav nozīmes un ka tirdzniecības aizsardzības pasākumu esība konkrētos tirgos neļauj izdarīt secinājumus par cenu veidošanas praksi citos tirgos, kuru var noteikt tikai pēc attiecīgo izmeklēšanas iestāžu veiktas izmeklēšanas. Šīs personas arī apgalvoja, ka tirdzniecības aizsardzības pasākumi tiek noteikti, pamatojoties uz datiem par pagātnē esošu izmeklēšanas periodu, savukārt termiņbeigu pārskatīšanas pamatā vajadzētu būt uz nākotni vērstai analīzei. Visbeidzot šīs personas apgalvoja, ka Ķīnas ražotājiem eksportētājiem Indija un Austrālija ir nenozīmīgi eksporta tirgi un ka, neraugoties uz pasākumu noteikšanu, eksports uz šiem galamērķiem saglabāsies stabilā apjomā, jo attiecīgajiem vietējiem ražotājiem nav pietiekamas jaudas. Tāpēc šīs personas apgalvoja, ka antidempinga pasākumu piemērošana šajās valstīs neliecina par eksporta iespējamu pārvirzīšanu no šiem tirgiem uz Savienību.
- (187) Pretēji apgalvotajam Komisija nav izmantojusi Austrālijas vai Indijas izmeklēšanas, lai parādītu dempinga turpināšanās iespējamību Savienības tirgū. Tomēr tirdzniecības aizsardzības pasākumu esība šajos tirgos liecina, ka piekļuve šiem tirgiem ir ierobežota. Attiecībā uz iespējamo eksportu, kas varētu tikt pārvirzīts uz Savienību, Austrālija apjomu aplēsēs netika iekļauta. Ņemot vērā to, ka Indija antidempinga pasākumus noteica tikai 2015. gadā, attiecībā uz šo valsti ir pārāgri spriest par konkrētu ietekmi. Tomēr, kā minēts iepriekš, ir iespējams, ka vismaz daļa no šiem apjomiem tiks pārvirzīta uz Savienības tirgu. Turklāt Indija bija viens no lielākajiem Ķīnas ražotāju eksportētāju eksporta tirgiem PIP, proti, šis eksports ir tādā pašā līmenī kā kopējais Ķīnas eksports uz Savienību tajā pašā laikposmā, un tāpēc tā nav nenozīmīgs tirgus. Tāpēc šis apgalvojums tiek noraidīts.
- (188) Tās pašas personas turklāt apgalvoja – tas, ka ASV nav antidempinga pasākumu, liecina, ka šajā tirgū nav vērojama negodīga Ķīnas ražotāju eksportētāju tirdzniecības prakse. Turklāt šīs personas apgalvoja, ka Ķīnas

izcelsmes importa un importa no citām trešām valstīm pieaugums ASV bija saistīts tikai ar to, ka ASV tirgū iekšzemes ražošanas nozare nespēja nodrošināt pietiekamu piedāvājumu. Šīs personas norādīja, ka dažu lielo ASV ražotāju bankrotu 2009. gadā izraisīja pasaules finanšu krīze, nevis imports no Ķīnas. Visbeidzot, šīs personas apgalvoja – neraugoties uz to, ka lielākajiem automobiļu ražotājiem ir ražotnes un iepirkuma struktūras gan ASV, gan Savienībā, proti, vienas un tās pašas uzņēmumu grupas darbojas abos tirgos, nav ticams, ka tās piemērotu vienādas stratēģijas abos tirgos attiecībā uz Ķīnas importu.

- (189) Pirmkārt, Komisijas mērķis nebija noteikt, vai ASV bija Ķīnas ražotāju eksportētāju izcelsmes imports par negodīgām cenām. Tomēr stāvoklis ASV liecina, ka tad, kad bija pieejams Ķīnas izcelsmes imports par zemām cenām, lietotāji mainīja piegādātājus un iekšzemes ražošanas nozare lielā mērā izzuda no tirgus. Izmeklēšanā tika konstatēts, ka paredzamais Ķīnas izcelsmes importa cenu līmenis Savienībā, ja pasākumus atceltu, būtu par 8 % līdz 30 % zemāks nekā pašreizējais Savienības ražošanas nozares cenu līmenis. Turklāt tika konstatēts, ka eksporta cenām Savienības tirgū, iespējams, tiek piemērots ievērojams dempings. Apgalvojumi, ka ASV iekšzemes ražotāju rūpnīcu slēgšana un ASV ražošanas nozares tirgus daļas samazināšanās nav saistīta ar Ķīnas izcelsmes importa pieaugumu, bet gan ar finanšu krīzi, netika pamatoti un tāpēc tiek noraidīti. Ķīnas ražotājiem eksportētājiem pat ekonomikas lejupslīdes periodos izdevās palielināt savu tirgus daļu ASV. Tāpēc, pat ja finanšu un ekonomikas krīze, iespējams, bija ietekmējusi ASV iekšzemes ražotāju stāvokli, Ķīnas izcelsmes importa par zemām cenām pieaugums viņu stāvokli ievērojami pasliktināja. Tāpat apgalvojums, ka daži automobiļu ražotāji piemēros atšķirīgas iegādes stratēģijas Savienībā un ASV, netika pamatots un tādēļ tiek noraidīts. Kā paskaidrots 181. apsvērumā, lielākie automobiļu ražotāji darbojas un pērk izejvielas savām ražotnēm gan ASV, gan Savienībā, un nav objektīvu iemeslu, kādēļ tiem būtu jāizmanto dažādas stratēģijas attiecībā uz importu no Ķīnas, ja maksājumi tiktu atcelti un cenas abos tirgos lietotājiem būtu vienādā līmenī. Tāpēc paliek spēkā apgalvojums, ka notikumu attīstība ASV tirgū parāda iespējamo tirgus situācijas attīstību Savienībā, ja pasākumi tiktu atcelti.

### **Ķīnas cenas Savienības tirgū**

- (190) Kā minēts 123. apsvērumā, atlasīto Ķīnas ražotāju eksportētāju izcelsmes importa cenas Savienības tirgū bez antidempinga pasākumiem būtu par 8,0 % zemākas nekā Savienības ražošanas nozares pārdošanas cena. Analizējot ST un OEM segmentu atsevišķi, rezultāti bija izteiktāki, proti, par 12,4 % ST segmentā un par 8,7 % OEM segmentā. Neatlasītajiem ražotājiem eksportētājiem, pamatojoties uz Eurostat datiem, cenu samazinājuma starpība būtu 7,5 %. Importam "ievešana pārstrādei" režīmā, kā minēts 124. apsvērumā, konstatētā vidējā cenu samazinājuma starpība bija tajā pašā diapazonā (7,6 %). Tomēr jāatgādina, kā minēts arī 124. apsvērumā, ka tās pamatā ir vidējās cenas, nenošķirot dažādus ražojuma veidus, un tas attiecas tikai uz ļoti nelielu daudzumu, proti, 0,6 % no patēriņa Savienībā PIP. Savukārt, kā minēts 179. apsvērumā, cenu atšķirība starp Ķīnas cenām ASV, Japānā un Indijā un Savienības ražošanas nozares cenām balstījās uz informāciju, kuru sniedza Ķīnas ražotāji eksportētāji, kas sadarbojās, un aprēķinos tika ņemti vērā dažādie ražojuma veidi. Tāpēc šie aprēķini bija precīzāki un ir uzskatāmi par labāku norādi par Ķīnas ražotāju eksportētāju iespējamo dominējošo cenu līmeni gadījumā, ja pasākumi zaudētu spēku, nekā cenu aprēķini importam "ievešana pārstrādei" režīmā, kas balstīti tikai uz vidējiem rādītājiem.

### **Ietekme uz Savienības ražošanas nozares stāvokli**

- (191) Pamatojoties uz iepriekš minēto, var secināt – ja pasākumi tiktu atcelti, ir iespējams, ka atsāksies imports no Ķīnas ievērojamos apjomos un par dempinga cenām, kas, iespējams, būs ievērojami zemākas nekā Savienības ražošanas nozares cenas (par 8 % līdz apmēram 30 %), tādējādi izdarot lejupvērstu cenu spiedienu tirgū. Ķīnas ražotāju eksportētāju stratēģija pārdot Savienības tirgū par cenu, kura ir par 8–30 % zemāka nekā Savienības ražošanas nozares pārdošanas cena, ir ticama, jo tas ļautu tiem iegūt tirgus daļu Savienībā, kas ir pievilcīgs tirgus, vienlaikus joprojām ļaujot tiem pārdot par augstākām cenām nekā ASV tirgū (un citu trešo valstu tirgos).
- (192) Tādējādi Savienības ražošanas nozare varētu zaudēt ražošanas un pārdošanas apjomu, kā arī tirgus daļu Savienības tirgū. Šāda notikumu attīstība var radīt nelabvēlīgu ietekmi uz Savienības ražošanas nozares stāvokli, jo šajā nozarē, kam ir neelastīga izmaksu struktūra un augstas nemainīgās izmaksas, ražošanas un pārdošanas apjomu un pārdošanas cenu samazināšanās viennozīmīgi negatīvi ietekmēs rentabilitāti. Tas notika sākotnējā

izmeklēšanā, kad Ķīnas cenu līmenis samazinājās par 8 % un tas izraisīja Ķīnas izcelsmes importa apjoma pieaugumu no 3,7 miljoniem līdz 6,1 miljoniem vienību (tas atbilst tirgus daļas pieaugumam no 6,3 % līdz 12,4 %) un nodarīja būtisku kaitējumu Savienības ražošanas nozarei. Toreiz Savienības ražošanas nozare reaģēja ar ražošanas samazinājumu (- 24 %), pārdošanas apjoma samazinājumu (- 21 %) un cenas samazinājumu (- 6 %), un tas ietekmēja rentabilitāti, kura samazinājās no 3,2 % līdz - 5,4 %. Ķīnas cenu samazinājums sākotnējās izmeklēšanas laikā atbilst PIP konstatētajam cenu samazinājumam Ķīnas ražotāju eksportētāju, kas sadarbojās, izcelsmes importam, atskaitot konkrētos antidempinga maksājumus. Ņemot vērā ievērojami zemāko cenu līmeni ASV tirgū (un citu trešo valstu tirgos), domājams, ka Ķīnas izcelsmes importa cenu samazināšanās, ja pasākumi tiktu atcelti, tomēr varētu būt vēl lielāka. Saskaņā ar konservatīvu scenāriju, ka Ķīnas izcelsmes importa cenu līmenis samazināsies par 15 %, ietekme uz Savienības ražošanas nozares rentabilitāti, visticamāk, būs ievērojami lielāka, nekā tika konstatēts sākotnējā izmeklēšanā, un ir iespējams, ka tas nozīmē kritumu par aptuveni 16 procentpunktiem.

- (193) Dažas ieinteresētās personas apgalvoja, ka Savienības ražošanas nozares stāvoklim sākotnējās izmeklēšanas laikā nav nozīmes, ņemot vērā ievērojami mainījušos tirgus apstākļus un pašreizējo vajadzību pēc importa, lai apmierinātu Savienības pieprasījumu. Tika apgalvots, ka pieprasījums Savienībā turpinās pieaugt un aizvien vairāk pārsniegs Savienības ražošanas nozares jaudu. Tāpēc importa apjoma pieauguma iespējamā ietekme nebūs tāda pati kā sākotnējās izmeklēšanas attiecīgajā periodā.
- (194) Izmeklēšanā patiešām atklājās, ka stāvoklis Savienības tirgū kopš sākotnējās izmeklēšanas ir mainījies, konkrētāk, šīs izmeklēšanas attiecīgajā periodā patēriņam bija tendence pieaugt, kamēr sākotnējās izmeklēšanas laikā patēriņš samazinājās. No otras puses, izmeklēšanā arī tika konstatēts, ka Savienības ražošanas nozare palielināja un vēl vairāk palielinās savu ražošanas jaudu, lai sekotu šai pieaugošajai patēriņa tendencei, tādējādi novēršot starpības palielināšanos starp Savienības patēriņu un minēto jaudu. Turklāt, neraugoties uz dažu ieinteresēto personu apgalvojumiem, ka alumīnija riteņu tirgu virza klientu prasības pēc īpašām tehniskām kvalifikācijām, izmeklēšana pierādīja, ka starp piegādātājiem tirgū pastāv arī spēcīga cenu konkurence. To apstiprina arī tas, ka Savienības ražošanas nozare nevarēja pilnībā gūt labumu no patēriņa pieauguma un vienīgi spēja saglabāt salīdzinoši nemainīgu tirgus daļu ar nelielu samazinājumu attiecīgajā periodā. Tas liecina, ka pat ar patēriņa pieaugumu ir nepareizi uzskatīt, ka Savienības ražošanas nozare var automātiski pilnībā izmantot tā sniegtās priekšrocības un ražot ar pilnu jaudu. Sākotnējā izmeklēšanā Savienības tirgū ienāca imports par zemām dempinga cenām un pārņēma Savienības ražošanas nozares tirgus daļu. Ņemot vērā konstatētās iespējamās cenu samazinājuma starpības (starp 8 % un 30 %) un ņemot vērā augsto neizmantojamo jaudu Ķīnā, sagaidāms, ka imports par zemām cenām, ļoti iespējams, pārņems Savienības ražošanas nozares klientus un tirgus daļu, neraugoties uz patēriņa pieaugumu. Tāpēc atsauce uz sākotnējo izmeklēšanu ir uzskatāma par atbilstošu kritēriju, un šajā sakarā izteiktie personu argumenti tika noraidīti.
- (195) Tādēļ pie iespējamā scenārija, ka ievērojams daudzums Ķīnas izcelsmes importa par zemām dempinga cenām ienāks Savienības tirgū, ja maksājumi tiks atcelti, ir pamatoti gaidāms, ka Savienības ražošanas nozare reaģēs līdzīgi tam, kā bija vērojams sākotnējā izmeklēšanā, t. i., ar ietekmi uz apjomiem un uz cenām. Pamatojoties uz šīs izmeklēšanas faktiem, var secināt, ka ar iespējamo cenu samazināšanos (par apmēram 8 % līdz 30 %), ražošanas izmaksu pieaugumu (jo samazinās ražošanas apjoms) un pārdošanas apjomu samazinājumu (jo Ķīna atgūs tirgus daļas) rentabilitāte būs nulles līmenī vai negatīva, un tā jebkurā gadījumā būs zemāka par sākotnējās izmeklēšanas mērķa peļņu (3,2 %).
- (196) Vēl kāds apsvērums pamatojās uz cenas, kas nerada kaitējumu Savienības ražošanas nozarei, aprēķinu, ievērojot šīs nozares vidējās ražošanas izmaksas PIP un iepriekš minēto sākotnējās izmeklēšanas mērķa peļņu, saskaņā ar konservatīvu scenāriju, ka minētais joprojām ir samērīgs peļņas līmenis. Tomēr attiecībā uz to Savienības ražošanas nozare apgalvoja, ka peļņas līmenis 3,2 % apmērā nenodrošinās nozares izdzīvošanu ilgtermiņā, un norādīja, ka šai kapitālietilpīgajai nozarei samērīgs peļņas līmenis būtu 10 %. Pamatojoties uz mērķa peļņu 3,2 % apmērā, aprēķinātā cena, kas nerada zaudējumus, bija vidēji EUR 48,26 par vienību. Jāatgādina – pastāv iespēja, ka Ķīnas ražotāji eksportētāji varēs pārdot ražojumus Savienībā par cenām, kas ir vismaz par 8 % zemākas nekā Savienības ražošanas nozares cenas, ja maksājumu nebūtu, vai varbūt pat par 30 % zemākas. Pat ja Ķīnas izcelsmes importa cenas samazinātos tikai par 8 %, Savienības ražošanas nozarei vajadzētu samazināt savas pārdošanas cenas līdz līmenim, kurš būtu zemāks nekā iepriekš noteiktā cena, kas nerada kaitējumu, lai radītu konkurenci minētajai importa cenai, tādējādi apstiprinot, ka iespējamo importa cenu līmenis rada kaitējumu. Situācija būtu vēl sliktāka, ja importa cenas samazinātos vēl vairāk, kas, kā parādīts analizē par Ķīnas cenām uz trešo valstu tirgiem, patiešām ir iespējams.

- (197) Tad Savienības ražošanas nozares ieguldījumi, visticamāk, samazināsies, un tas skars ne tikai ražošanas jaudu, bet arī Savienības ražošanas nozares tehnoloģisko attīstību. Tādējādi tas varētu izraisīt nozares uzņēmumu slēgšanu un darbvieta zaudēšanu Savienībā. Jānorāda, ka šo situāciju vēl var pasliktināt apstākļi, ka Savienības ražošanas nozare attiecīgajā periodā jau veica ieguldījumus jaudas palielināšanai, kā minēts 162. apsvērumā. Pārdošanas un ražošanas apjoma samazināšanās ražotnēs, kuras jau darbojas ar palielinātu jaudu, vēl vairāk negatīvi ietekmēs Savienības ražošanas nozares ekonomisko stāvokli.
- (198) Ieinteresētās personas apgalvoja – tā kā Savienības tirgus nav pietiekami pievilcīgs, lai Ķīnas ražotāji eksportētāji pārvirzītu savu pašreizējo eksportu uz citām trešām valstīm uz Savienības tirgu, ja pasākumi tiktu atcelti, Savienības ražošanas nozare pat tad, ja pasākumu nebūs, saglabās savu pārdošanas apjomu un tirgus daļu. Tādēļ šīs personas apstrīdēja aprakstīto Ķīnas izcelsmes importa pieauguma ietekmi uz Savienības ražošanas nozares stāvokli, jo īpaši saistībā ar ieguldījumiem un darbvieta skaita samazināšanos. Tās apgalvoja, ka Savienības ražošanas nozare saglabās savu pārdošanas apjomu un peļņas līmeni, ņemot vērā apgalvoto tās jaudas ierobežojumu.
- (199) Minētais balstās uz apgalvojumu, ka Ķīnas ražotāji eksportētāji gūs lielāku peļņu citu trešo valstu tirgos un būs ekonomiski ieinteresēti saglabāt savus klientus šajos trešo valstu tirgos. Šie apgalvojumi netika ne pamatoti ar pierādījumiem, ne arī apstiprināti izmeklēšanā. Gluži pretēji apgalvotajam izmeklēšanas secinājumi skaidri pierādīja, ka tad, ja pasākumu nebūtu, Ķīnas izcelsmes imports, visticamāk, atsāksies, kā sīkāk aprakstīts 75. līdz 96. apsvērumā. Sagaidāms, ka šis imports tiks veikts par tādām cenām, kas būs ievērojami zemākas nekā Savienības ražošanas nozares cenas, un tas varētu pārņemt būtisku Savienības ražošanas nozares pārdošanas apjomu, kā sīkāk izklāstīts turpmāk 200. līdz 242. apsvērumā. Pamatojoties uz šiem faktiem, attiecīgo ieinteresēto personu apgalvojumi šajā ziņā tiek noraidīti.
- (200) Analizējot kaitējuma atkārtotās iespējamību attiecībā uz OEM un ST segmentu atsevišķi, ņemot vērā Ķīnas ražotāju eksportētāju aizvien lielāku pāreju uz OEM segmentu, stāvoklis ievērojami neatšķiras. Paredzams, ka tirgus tendence – pāreja uz OEM segmentu – turpināsies arī nākotnē. Tāpēc var arī uzskatīt, ka turpināsies arī Ķīnas izcelsmes importa pieauguma tendence OEM segmentā, un tādēļ lielākais Ķīnas izcelsmes importa veiktais cenu spiediens arī būs vērojams šajā segmentā. Tas, visticamāk, ievērojami ietekmēs Savienības ražošanas nozares rentabilitāti un tās stāvokli kopumā, kā aprakstīts 191. līdz 197. apsvērumā.
- (201) Vairākas ieinteresētās personas apgalvoja – sakarā ar prognozēto pieaugošo pieprasījumu pēc alumīnija riteņiem gan Ķīnā, gan visā pasaulē risks, ka Ķīnas alumīnija riteņu eksports tiks pārvirzīts uz Savienību, nepastāv. Šīs personas apgalvoja, ka laikposmā no 2016. līdz 2020. gadam Ķīnas iekšzemes tirgū pieprasījums pieaugs par apmēram 14 miljoniem vienību, bet pasaules mēroga pieprasījums – par 23 miljoniem vienību. Pamatojoties uz to, tika apgalvots, ka šie tirgi varētu absorbēt Ķīnas neizmantoto jaudu.
- (202) Šie apgalvojumi tika balstīti uz pieņēmumu, ka pasaules un Ķīnas ražošanas jauda saglabātos nemainīga. Tomēr ir norādes, ka uzņēmumi Ķīnā un citu trešo valstu tirgos jau palielina savu ražošanas jaudu, lai apmierinātu pieaugošo pieprasījumu. Tāpat, kā paskaidrots 89. apsvērumā, attiecīgajā periodā arī četras atlasītās grupas vien palielināja savu kopējo jaudu par apmēram 16 miljoniem vienību. Turklāt, kā izklāstīts 75. līdz 82. apsvērumā, izmeklēšanā tika konstatēts, ka Savienības tirgus ir pievilcīgs Ķīnas eksportam cenu līmeņa ziņā, salīdzinot ar citiem galvenajiem Ķīnas eksporta tirgiem. Tas attiecas arī uz Ķīnas iekšzemes tirgu, kurā vidējais cenu līmenis ir ievērojami zemāks nekā Savienībā. Tādēļ Ķīnas eksportētājiem būs liels stimuls (pār)virzīt eksportu uz Savienību, nevis uz citiem eksporta tirgiem vai uz viņu pašu iekšzemes tirgu. Turklāt, kā minēts 78. apsvērumā, Indija, kas ir viens no Ķīnas galvenajiem eksporta tirgiem, 2015. gada maijā noteica antidempinga maksājumus, un tādējādi eksporta pārvirzīšana uz Savienību ir ļoti ticama, ja pasākumi tiktu izbeigti. Turklāt antidempinga un kompensācijas maksājumi attiecībā uz Ķīnu ir spēkā Austrālijā.
- (203) Jebkurā gadījumā pašreizējā Ķīnas ievērojamā neizmantotā jauda, kā konstatēts 74. apsvērumā, ievērojami pārsniedz paredzamo pasaules mēroga pieprasījuma pieaugumu. Pamatojoties uz iepriekš minēto, šie apgalvojumi tika noraidīti.
- (204) Tās pašas personas arī apgalvoja, ka Ķīnas izcelsmes importa cenas nebija zemākas kā Savienības ražošanas nozares cenas. Tās arī apgalvoja, ka Ķīnas alumīnija riteņu cenas citos eksporta tirgos bija augstākas nekā to cenas Savienībā un ka Savienības tirgus tādēļ nav pievilcīgs Ķīnas eksportam.



- (205) Kā noteikts 123. apsvērumā, apskatot atlasīto Ķīnas ražotāju eksportētāju importa cenas bez antidempinga maksājumiem, konstatētās cenu samazinājuma starpības bija vidēji 8,0 %. Vidējā cenu samazinājuma starpība neatlasītajiem Ķīnas ražotājiem eksportētājiem saskaņā ar *Eurostat* datiem bija 7,5 %. Turklāt, kā paskaidrots 75. līdz 92. un 202. apsvērumā, izmeklēšanā tika konstatēts, ka Savienības tirgus ir pievilcīgs Ķīnas eksportam. Tāpēc šis apgalvojums tika noraidīts.
- (206) Vairākas ieinteresētās personas apgalvoja, ka Ķīnas izcelsmes attiecīgā ražojuma imports PIP tika veikts tikai nelielā daudzumā un tam bija tikai neliela klātbūtne Savienības tirgū. Tādēļ šis ieinteresētās personas apšaubīja Komisijas konstatējumu, ka Ķīnas ražotāji eksportētāji bija saglabājuši savu klientu loku OEM segmentā kopš sākotnējās izmeklēšanas. Visbeidzot, šis personas uzsvēra, ka ST segmentā un kopumā Ķīnas ražotāji eksportētāji zaudēja pārdošanas apjomus un tirgus daļu.
- (207) Minētie apgalvojumi paši par sevi nav pretrunā Komisijas konstatējumiem par tirgus apjomiem. Jāatzīmē – ieinteresētās personas nenoliedz, ka atbilstoši izmeklēšanā noteiktajam kopš sākotnējās izmeklēšanas IP ir pieaugusi pārdošana OEM segmentā. Pamatojoties uz šo tendenci, šis ieinteresētās personas nesniedza nekādu pamatojumu vai pierādījumus savam apgalvojumam, ka Ķīnas ražotāji eksportētāji kopš sākotnējās izmeklēšanas IP būtu zaudējuši savu OEM klientu loku. Savienības ražošanas nozares stāvoklis PIP ir aprakstīts 132. līdz 169. apsvērumā. Tā kā jau ir secināts, ka Savienības ražošanas nozare PIP necieta būtisku kaitējumu, apgalvojums, ka Ķīnas izcelsmes imports nav izdarījis nekādu spiedienu Savienības tirgū, vairs nav aktuāls. Ķīnas izcelsmes importa uz Savienību iespējamā attīstība, ja pasākumi tiktu atcelti, tika analizēta 54. līdz 96. apsvērumā, bet šā importa iespējamā ietekme – 191. līdz 200. apsvērumā. Attiecīgās personas nesniedza nekādu konkrētāku informāciju par savu vispārīgo apgalvojumu, sevišķi attiecībā uz to, kurai Komisijas analīzes daļai tās nepiekrīt. Tāpēc šie apgalvojumi tiek noraidīti. Visbeidzot, attiecībā uz apgalvojumu, ka prognozētais pieprasījums pēc alumīnija riteņiem pārsniedz Savienības ražošanas nozares jaudu, jānorāda, ka pasākumu mērķis nav nodrošināt Savienības ražošanas nozarei tirgus daļu 100 % apmērā vai jebkādā citā veidā novērst importu. Tāpēc arī šis apgalvojums tiek noraidīts.
- (208) Tās pašas personas norādīja, ka sakarā ar starpību starp Savienības ražošanas nozares ražošanas jaudu un pieprasījumu Savienības tirgū Ķīnas izcelsmes importa pieaugums galvenokārt konkurēs ar citiem importa avotiem, jo īpaši no Turcijas, sevišķi tādēļ, ka Savienības ražotāji ir sākuši aizvien biežāk pāriet uz tehnoloģiski attīstītākiem ražojumiem, kurus, kā tiek apgalvots, Ķīnā un citās trešās valstīs neražo.
- (209) Šis apgalvojums netika pamatots. Tieši pretēji – izmeklēšanā tika konstatēts, ka gan Ķīnas ražotāji, gan trešo valstu ražotāji arī ražo tehnoloģiski attīstītākus ražojumus. Turklāt, kā paskaidrots 130. un 150. apsvērumā, Turcijas izcelsmes importa vidējā cena bija zemāka par Savienības ražošanas nozares cenu, tāpēc Savienības ražošanas nozares klientiem būs daudz lielāks stimuls atgriezties pie Ķīnas piegādātājiem nekā Turcijas piegādātāju klientiem. Tāpēc šis apgalvojums tiek noraidīts.
- (210) Tās pašas personas arī apgalvoja, ka Ķīnas izcelsmes importa cenas Vācijā (kas, kā tika apgalvots, ir lielākais alumīnija riteņu tirgus Savienībā) bija augstākas par importa cenām no Turcijas un Ķīnas cenas bija arī augstākas nekā vairāku Savienības dalībvalstu pārdošanas cenas, pamatojoties uz *Eurostat* datiem. Tika iesniegta informācija par cenām PIP, 2015. gadā un 2016. gada pirmajā ceturksnī. Pamatojoties uz šo informāciju, personas apgalvoja, ka Ķīnas izcelsmes imports nerada cenu spiedienu uz Savienības ražošanas nozari. Personas arī apgalvoja, ka Ķīnas izcelsmes importa cenu samazinājuma starpībām ir lejupejoša tendence un no tā var secināt, ka 2016. gadā cenu samazinājuma un mērķa cenu samazinājuma nebūs pat tad, ja no pārdošanas cenas tiks atskaitīti antidempinga maksājumi.
- (211) Pirmkārt, saskaņā ar pamatregulas 3. pantu un 4. panta 1. punktu Savienības ražošanas nozares pārdošanas cenas, kaitējuma ainu un kaitējuma atkārtotās iespējamības analīze balstās uz visa Savienības tirgus un visas Savienības ražošanas nozares novērtējumu. Tādēļ pārdošanas cenas atsevišķos Savienības reģionos nevar ņemt vērā atsevišķi. Attiecīgās personas neapgalvoja un nepierādīja, ka tiktu izpildīti pamatregulas 4. panta 1. punkta b) apakšpunktā paredzētie nosacījumi.
- (212) Otrkārt, šis apgalvojums jebkurā gadījumā tika balstīts uz vidējo cenu par kilogramu salīdzinājumu, neņemot vērā atšķirības starp ražojuma veidiem. Kā paskaidrots 123. apsvērumā, analizējot pilnīgus un pārbaudītus datus, kas iegūti no atlasītajiem ražotājiem eksportētājiem un Savienības ražotājiem, tika iegūta vidējā cenu samazinājuma starpība 8,0 % apmērā.

- (213) Treškārt, apgalvojums, ka cenu samazinājuma un mērķa cenu samazinājuma starpība 2016. gadā būs negatīva, bija balstīts tikai uz pierādījumiem, kas nav pamatoti ar pierādījumiem. Tāpēc šie apgalvojumi tiek noraidīti.
- (214) Tās pašas personas arī apgalvoja, ka antidempinga pasākumu atcelšana neizraisīs negatīvu cenu spiedienu, jo tas, ka Savienības ražošanas nozare nestrādā rentabli, ir saistīts ar tās izmaksu augsto līmeni un nav saistīts ar izejvielu izmaksām. Tās arī norādīja, ka racionalizējot savas ražošanas izmaksas, Savienības ražošanas nozare spētu saglabāt peļņas procentu virs mērķa peļņas. Tāpat šīs personas apgalvoja, ka cenu un ražošanas izmaksu pieaugumu nevar saistīt ar alumīnija riteņu tehnoloģisko attīstību, jo īpaši ar lielāku riteņu un t. s. "spožo riteņu" ražošanu.
- (215) Pirmkārt, kā norādīts 151. un 153. apsvērumā, izmeklēšana liecināja, ka Savienības ražošanas nozares pārdošanas cenas un ražošanas izmaksu pieaugums galvenokārt bija saistīts ar to, ka būtiski palielinājās lielāko riteņu un tā saukto "spožo" riteņu proporcija. Šis secinājums pamatojās uz pārbaudītiem atlasīto Savienības ražotāju datiem. Attiecīgās personas nesniedza nekādus pierādījumus, kas būtu pretrunā ar šiem pārbaudītajiem skaitļiem vai liktu tos apšaubīt. Tāpēc šajā sakarā izteiktie apgalvojumi tiek noraidīti. Otrkārt, apgalvojums, ka racionalizējot savas ražošanas izmaksas, Savienības ražošanas nozare spētu saglabāt peļņas procentu virs mērķa peļņas, bija tikai pierādījums, kas netika pamatots ar pierādījumiem. Izmeklēšanā tika konstatēts, ka Savienības ražošanas nozare bija efektīva, par ko liecina tas, ka neraugoties uz alumīnija riteņu lielākiem izmēriem un lielāku sarežģītību, nominālais Savienības ražošanas nozares ražīgums attiecīgajā periodā palika nemainīgs, kā parādīts 10. tabulā. Tāpēc šie apgalvojumi tiek noraidīti.
- (216) Tās pašas personas arī apgalvoja, ka lielāku un "spožo" riteņu tirgū Ķīnas alumīnija riteņu ražotāji ir mazāk konkurētspējīgi nekā Savienības ražošanas nozare, jo tiem būtu jāiegulda īpašās iekārtās un aprīkojumā, lai ražotu šāda veida riteņus lielos daudzumos. Tāpēc šīs personas apgalvoja, ka antidempinga pasākumu atcelšana neietekmētu Savienības ražotāju rentabilitāti attiecībā uz šiem īpašajiem, tehnoloģiski attīstītākajiem ražojumiem.
- (217) Pirmkārt, izmeklēšana parādīja, ka Ķīnas ražotāji eksportētāji PIP jau ražoja lielākus riteņus un tā sauktos "spožos" riteņus. Otrkārt, izmeklēšanā tika noskaidrots, ka, neraugoties uz šo riteņu pārdošanas apjoma pieaugumu, kopumā tie veido tikai nelielu daļu no Savienības ražošanas nozares ražošanas apjoma. Visbeidzot, Ķīnas izcelsmes importa iespējamo ietekmi uz Savienības ražošanas nozares stāvokli nevar analizēt, pamatojoties uz ražojuma veidu, jo šāda analīze precīzi neatspoguļo stāvokli Savienības ražošanas nozarē saistībā ar līdzīgo ražojumu. Kaitējums nav jāpierāda katram ražojuma veidam. Tāpēc šie apgalvojumi tiek noraidīti.
- (218) Tās pašas personas arī apgalvoja, ka pat tad, ja antidempinga pasākumu nebūtu, Ķīnas ražotāji eksportētāji noteiktu eksporta cenu, pamatojoties uz cenām, ko tirgus var absorbēt. Šīs personas apgalvoja, ka tāpēc, iespējams, šīs cenas tikai nedaudz ietekmēs Savienības ražošanas nozares rentabilitāti vai vispār to neietekmēs.
- (219) Šis apgalvojums netika pamatots ar pierādījumiem, un tajā netika ņemti vērā Komisijas konstatējumi par Ķīnas ražotāju eksportētāju iespējamo cenu attīstību, ja pasākumi tiktu atcelti, kā norādīts iepriekš 190. un 191. apsvērumā. Izmeklēšanā tika atklāts, ka iespējamie cenu līmeņi gadījumā, ja antidempinga pasākumus atceltu, būtu par 8–30 % zemāki nekā Savienības ražošanas nozares pārdošanas cenas. Tāpēc šajā saistībā minētie apgalvojumi tiek noraidīti.
- (220) Tās pašas personas norādīja, ka antidempinga pasākumi radītu negodīgas konkurences priekšrocības Savienības ražošanas nozarei, kura saskaņā ar apgalvoto esot nodevusi zemākās klases ražojumu ražošanu ārvalstu ražotājiem citās valstīs esošās ražotnēs, un tas nebūtu saskaņā ar antidempinga pasākumu mērķiem.
- (221) Kā paskaidrots 258. apsvērumā, izmeklēšanā tika konstatēts, ka Savienības ražotāji importēja tikai nelielus apjomus alumīnija riteņu un ne visi šie importa apjomi bija no saistītām ražotnēm. Pamatojoties uz to, nevar apgalvot, ka Savienības ražošanas nozarei būtu negodīgas konkurences priekšrocības saistībā ar citās valstīs esošām ražotnēm, un tādēļ šis apgalvojums tiek noraidīts.

- (222) Tās pašas personas arī apgalvoja – ir maz ticams, ka pasākumu atcelšana izraisītu kaitējuma atkārtošanos, jo Turcijas izcelsmes importa tirgus daļas pieaugums un tā zemais cenu līmenis salīdzinājumā ar Savienības ražotāju pārdošanas cenu nav šādi ietekmējis Savienības ražošanas nozari.
- (223) Jāatzīmē, ka vidējā cena importam no Turcijas, kā norādīts 6. tabulā, PIP bija EUR 48,50, un tā ir augstāka par 196. apsvērumā minēto cenu, kas nerada kaitējumu, proti, EUR 48,25. Turklāt, kā paskaidrots minētajā apsvērumā, pastāv iespēja, ka Ķīnas ražotāji eksportētāji varēs pārdot ražojumus Savienībā par cenām, kas ir vismaz par 8 % zemākas nekā Savienības ražošanas nozares cenas, ja maksājumu nebūtu, vai varbūt pat par 30 % zemākas, proti, par kaitējumu radošām cenām, kuras ir ievērojami zemākas nekā pašreizējās Turcijas izcelsmes importa cenas. Tādējādi Turcijas izcelsmes importa ietekmi uz Savienības ražošanas nozares stāvokli nevar uzskatīt par būtisku rādītāju saistībā ar Ķīnas izcelsmes importa iespējamo ietekmi, ja pasākumus atceltu, un tāpēc šis apgalvojums tiek noraidīts.
- (224) Tās pašas personas norādīja, ka, ievērojot Ķīnas izcelsmes importa vidējo cenu PIP (atskaitot antidempinga maksājumus un pieskaitot pēcimportēšanas izmaksas), Ķīnas izcelsmes importa mērķa cenu samazinājuma nav bijis, un tas liecina – ja pasākumi tiktu atcelti, imports no Ķīnas netiktu veikts zaudējumus radošu cenu līmenī.
- (225) Šis apgalvojums balstījās uz kļūdainu analīzi. Pirmkārt, minētās personas nepamatoja savos aprēķinos izmantotās pēcimportēšanas izmaksas (5,7 %) un neiesniedza nekādus pierādījumus šajā sakarā. Otrkārt, šis apgalvojums ir balstīts uz vidējo cenu salīdzinājumu, neņemot vērā atšķirības starp dažādajiem ražojuma veidiem. Kā paskaidrots 123. apsvērumā, pa ražojuma veidiem salīdzinot atlasīto Ķīnas ražotāju eksportētāju izcelsmes importa cenas bez antidempinga maksājumiem, tās būtu zemākas nekā Savienības ražošanas nozares pārdošanas cenas vidēji par 8,0 %. Tāpēc šis apgalvojums tiek noraidīts.
- (226) Cita ieinteresētā persona apgalvoja, ka antidempinga maksājuma atcelšana, visticamāk, neradītu kaitējuma atkārtošanos, balstoties uz pieņēmumu, ka Savienības tirgū pārdošana notiek galvenokārt OEM segmentā, kur pieprasījumu virza piegādātāju spēja atbilst automobiļu ražotāju stingrajām prasībām nevis cena. Attiecībā uz to šī persona apgalvoja, ka šajā segmentā nepastāv Ķīnas ražotāju eksportētāju jaudas pārpalikums. Tā norādīja, ka ES automobiļu ražotājiem, izvēloties piegādātājus, ir stingras prasības attiecībā uz tehniskajām kvalifikācijām, kvalitāti, konsekvenču, uzticamību un attālumu. Tāpēc tika apgalvots, ka Ķīnas tirgū pārpalikušos daudzumus nevar vienkārši nosūtīt uz Savienību par zemu cenu, ja pasākumi tiktu atcelti.
- (227) Līdzīgus apgalvojumus izteica citas personas, norādot, ka Savienības ražošanas nozare spēs saglabāt ievērojamu tirgus daļu, jo tā tiek uzskatīta par tehnoloģiski attīstītu ražojumu, piemēram, “spožo riteņu”, kvalitatīvu piegādātāju. Tās apgalvoja, ka Savienības ražošanas nozarei joprojām tiks dota priekšroka salīdzinājumā ar importu no trešām valstīm, jo īpaši augstākās kvalitātes OEM segmentā.
- (228) Izmeklēšanā tika noskaidrots, ka arī vairāki Ķīnas eksportētāji jau ražo lielos un “spožos” riteņus, ievērojot līdzīgus standartus kā Savienības ražotāji attiecībā uz kvalifikācijām, kvalitāti, konsekvenču un uzticamību, un to OEM klienti Savienībā tos ir sertificējuši. Ķīnas ražotāji eksportētāji, tostarp uzņēmumi, kuri netika atlasīti vai nesadarbojās, patiešām jau ir piegādātāji automobiļu ražotājiem gan Savienībā, gan Ķīnā. Tādēļ no sertifikācijas konkursa vai tehniskā viedokļa attālums nav šķērslis. No otras puses, attāluma problēmu saistībā ar piegādes laikiem var vienkārši novērst ar loģistikas risinājumiem, piemēram, uzglabāšanu noliktavā, un tādēļ tas nav izšķirošs faktors, kas kavētu Ķīnas izcelsmes importa pieaugumu un attiecīgi kaitējuma atkārtošanos. Tāpēc šis arguments tiek noraidīts.
- (229) Tā pati persona arī apgalvoja, ka OEM segmentā Ķīnā nav brīvas jaudas un ka neizmantojama jauda Ķīnā attiecas tikai uz alumīnija riteņiem, kas paredzēti ST segmentam. Tomēr šis apgalvojums netika pamatots. Gluži pretēji, izmeklēšanā tika atklāts, ka alumīnija riteņu ražotāji ražo gan OEM, gan ST segmentam, izmantojot vienas un tās pašas ražošanas iekārtas, un tādēļ varētu vienlīdzīgi izmantot brīvo jaudu abiem segmentiem. To apliecina arī fakts, kā paskaidrots 113. apsvērumā, ka Ķīnas ražotāji eksportētāji laikā no sākotnējās izmeklēšanas IP līdz PIP ir pārgājuši no ST segmenta uz OEM segmentu. Tādēļ šis apgalvojums tiek noraidīts.

- (230) Kāds Ķīnas ražotājs eksportētājs apgalvoja, ka Savienības ražošanas nozares ražoto alumīnija riteņu tehniskās īpašības atšķiras no tām, ko ražo un pārdod Ķīnas eksportētāji. Tas nodrošinātu Savienības ražošanas nozarei lielus līgumus ar klientiem Savienībā neatkarīgi no tā, vai pasākumi tiks atcelti. Turklāt šī persona apgalvoja, ka Savienības ražotāju ilgtermiņa līgumiem ar OEM lietotājiem varētu būt tādas sekas, ka Savienības ražošanas nozare tuvākajā nākotnē, visticamāk, nezaudētu pārdošanas apjomu un tirgus daļu Ķīnas izcelsmes importa un tādējādi, ja pasākumi tiktu izbeigti, Ķīnas izcelsmes importa pieplūduma nebūtu.
- (231) Izmeklēšanā atklājās, ka nav būtiskas atšķirības starp alumīnija riteņiem no dažādiem avotiem, tostarp Ķīnas, vai tā ir ļoti maza, un ka alumīnija riteņi no visiem avotiem būtībā ir savstarpēji aizstājami. Nav nekas neparasts, ka alumīnija riteņus iegādājas no dažādiem avotiem, un izmeklēšanā atklājās, ka vieni un tie paši klienti iepērk gan no Savienības ražošanas nozares, gan no Ķīnas ražotājiem eksportētājiem.
- (232) Attiecībā uz apgalvojumu, ka Savienības ražošanas nozares ilgtermiņa līgumi novērstu Ķīnas izcelsmes importa pieplūdumu, izmeklēšana parādīja, ka parasti līgumos starp Savienības ražotājiem un attiecīgajiem lietotājiem nav paredzētas ilgtermiņa saistības attiecībā uz daudzumu. Tāpēc spēkā esošie līgumi, kā tika apgalvots, paši par sevi nedod pārdošanas apjoma saglabāšanas garantiju.
- (233) Tāpēc šajā sakarā izteiktie šīs personas apgalvojumi tika noraidīti.
- (234) Cita persona apgalvoja, ka pieprasījuma pāreja uz OEM segmentu ir nostādījusi Savienības ražošanas nozari vadošā pozīcijā un ka Savienības ražošanas nozares jaudas ierobežojumi tagad nozīmēs būtisku piegādes deficītu Savienības tirgū. Saskaņā ar šo apgalvojumu šī situācija turpināsies arī nākamajā desmitgadē. Turklāt šī persona un citas personas apgalvoja – Savienības ražošanas nozare pati esot atzinusi, ka tās pasūtījumu plāns jau ir aizpildīts līdz 2019.–2022. gadam, norādot, ka līgumi nākamajiem pieciem gadiem jau ir noslēgti un tāpēc pilnīgs jaudas izmantojums un izdevīgas cenas būtu garantētas vismaz līdz 2022. gadam. Šīs ieinteresētās personas uzskata, ka pāreja uz OEM segmentu ir arī ļāvusi Savienības ražošanas nozarei no 5 % zaudējumiem 2009. gadā nonākt līdz 10 % peļņai PIP. Uz šā pamata šīs personas apgalvoja, ka antidempinga pasākumu termiņa beigšanās, visticamāk, neizraisītu kaitējuma atkārtanos.
- (235) Minēto apgalvojumu pamatā ir nepareiza izpratne par Savienības ražošanas nozares pieprasījumu, kurā norādīts, ka pasūtījumu plāns aptver piegādes laikposmā no 2019. līdz 2022. gadam. Tomēr tas nenozīmē, ka minētie pasūtījumu plāni jau ir pilni vai līgumi nākamajiem pieciem gadiem jau ir noslēgti, bet gan tikai to, ka pasūtījumu plāns aptver piegādes laikposmā no 2019. līdz 2022. gadam. Tādējādi, kā paskaidrots 232. apsvērumā, līgumi starp Savienības ražotājiem un attiecīgajiem klientiem neietver ilgtermiņa saistības attiecībā uz daudzumu. Turklāt pat esošo līgumu cenas tiek pakļautas periodiskai pārskatīšanai. Tāpēc apgalvojums, ka notiek jaudas pilnīga izmantošana un ka rentablas cenas ir nodrošinātas vismaz līdz 2022. gadam, ir nepamatots un noraidāms. Visbeidzot, nav pareizs arī apgalvojums, ka Savienības ražošanas nozares rentabilitātes pieaugumu izraisīja pāreja uz OEM segmentu. Kā paskaidrots 143. apsvērumā, OEM segments bija Savienības ražošanas nozares galvenais segments jau sākotnējās izmeklēšanas IP, kad, kā minēts Īstenošanas regulas (ES) Nr. 964/2010 106. apsvērumā, Savienība piedzīvoja ievērojamus zaudējumus arī OEM segmentā. Tāpēc šis apgalvojums tiek noraidīts.
- (236) Tā pati persona arī apgalvoja, ka Ķīnas ražotāji eksportētāji, kas strādā OEM segmentā, gandrīz pilnībā izmanto ražošanas jaudu un tāpēc ir maz ticams, ka tie varētu ievērojami palielināt savus pārdošanas apjomus uz Savienību, ja antidempinga pasākumi beigtos. Turklāt šī persona apgalvoja, ka kopumā sakarā ar patēriņa pieaugumu Savienībā pat importa pieaugums no Ķīnas nevarētu radīt būtisku kaitējumu Savienības ražošanas nozarei, jo īpaši ņemot vērā to, ka Savienības ražošanas nozares ražošanas jauda nespēj apmierināt pieprasījumu Savienībā.
- (237) Tomēr Ķīnas jaudas aprēķini, kurus iesniedza šī persona, lai pamatotu savu prasību, neatbilst pašreizējās izmeklēšanas konstatējumiem, kā izklāstīts 55. līdz 74. apsvērumā. Tādēļ ir jānoraida apgalvojumi, ka Ķīnā nav būtiskas neizmantotās jaudas un ka Savienības patēriņa attīstība mazinātu kaitējumu, ja pasākumi tiktu atcelti.
- (238) Tā pati persona arī apgalvoja, ka Ķīnas automobiļu ražošanas apjoms no 2015. līdz 2020. gadam saskaņā ar trīspadsmito Piecgādes plānu palielināsies no 24,5 miljoniem vienību līdz 30 miljoniem vienību. Šī persona

apgalvoja, ka minētais automobiļu ražošanas apjoma pieaugums izraisītu Ķīnas pieprasījuma pēc alumīnija riteņiem attiecīgu kāpumu un tāpēc Ķīnas ražotāji palielinātu iekšzemes pārdošanu, nevis pārvirzītu savu eksportu uz Savienību, ja antidempinga pasākumi beigtos.

- (239) Kā izklāstīts 89. līdz 91. apsvērumā, lai gan patiešām pastāv cieša saikne starp automobiļu un alumīnija riteņu tirgiem, pieprasījuma pieaugums pēc alumīnija riteņiem Ķīnas iekšzemes tirgū, visticamāk, nespēs absorbēt Ķīnā pieejamo neizmantojamo jaudu, ņemot vērā arī ievērojamo cenu atšķirību starp Ķīnas iekšzemes tirgu un Savienības tirgu. Tāpēc šis apgalvojums tika noraidīts.
- (240) Vairākas personas apgalvoja – nepastāv iespēja, ka kaitējums varētu atkārtoties, jo Savienības ražošanas nozare gūs labumu no alumīnija riteņu patēriņa pieauguma pasaulē un Savienībā, neatkarīgi no Ķīnas izcelsmes importa uz Savienību. Turklāt tika apgalvots, ka prognozētais patēriņa pieaugums ļaus Ķīnas ražotājiem eksportētājiem palielināt savu eksportu uz Savienības tirgu, neradot cenu spiedienu.
- (241) Izmeklēšanā atklājās, ka ievērojams apjoms Ķīnas eksporta, visticamāk, tiktu novirzīts uz Savienību, ņemot vērā tās tirgus pievilcīgumu (75. līdz 88. apsvērumi). Turklāt Ķīnā pastāv liela neizmantojama jauda, kuras produkcija arī varētu tikt novirzīta uz Savienības tirgu. Tādēļ Ķīnas ražotāji eksportētāji spēs pārņemt ne tikai palielināto patēriņa apjomu, bet arī Savienības ražotāju pārdošanas apjomu. Tādējādi pat patēriņa pieauguma gadījumā ir liela iespējamība, ka Ķīnas eksports varētu pārņemt pārdošanas apjomu un tirgus daļu uz Savienības ražošanas nozares rēķina. Turklāt cenas, visticamāk, par 8–30 % būs zemākas nekā Savienības ražošanas nozares cenas, kā aprakstīts 191. apsvērumā, un būs vērojama 192. apsvērumā aprakstītā ietekme, kuras rezultātā visticamāk atkārtosies būtisks kaitējums Savienības ražošanas nozarei. Tāpēc šis apgalvojums tiek noraidīts.
- (242) Pamatojoties uz iepriekš minēto, Komisija secināja, ka pasākumu atcelšana, visticamāk, izraisītu Savienības ražošanas nozarei nodarītā kaitējuma atkārtošanos.

## G. SAVIENĪBAS INTERESES

### 1. Ievadpiezīmes

- (243) Saskaņā ar pamatregulas 21. pantu Komisija pārbaudīja, vai spēkā esošo pasākumu pret ĶTR saglabāšana būtu pretrunā Savienības interesēm kopumā. Savienības intereses tika noteiktas, pamatojoties uz visu dažādo iesaistīto personu, tostarp Savienības ražošanas nozares, importētāju, lietotāju un Savienības ražošanas nozares piegādātāju (augšupējās nozares) interešu novērtējumu.

### 2. Savienības ražošanas nozares intereses

- (244) Izmeklēšanā tika konstatēts, ka PIP Savienības ražošanas nozare ir atguvusies no kaitējuma, kuru radīja imports par dempinga cenām no Ķīnas. Ja pasākumi pret Ķīnu tiktu atcelti, tomēr ir ticams, ka kaitējums atkārtotos, jo Savienības ražošanas nozarei nāktos rēķināties ar importu par dempinga cenām no Ķīnas ievērojamā apjomā, kas izdarītu cenu spiedienu. Tādējādi Savienības ražošanas nozares ekonomiskais stāvoklis būtiski pasliktinātos iepriekš norādīto iemeslu dēļ. Gluži pretēji – pasākumu turpināšana radītu noteiktību tirgū, ļaujot Savienības ražošanas nozarei saglabāt savu labo ekonomisko stāvokli un turpināt īstenot savus ieguldījumu plānus ar mērķi palielināt ražošanas jaudu, lai apmierinātu augošo pieprasījumu, kā arī alumīnija riteņu tehniskās prasības, kuras aizvien attīstās.
- (245) Uz šā pamata tika secināts, ka spēkā esošo antidempinga pasākumu turpināšana būtu Savienības ražošanas nozares interesēs.

### 3. Importētāju intereses

- (246) Sākumposmā notika sazināšanās ar astoņdesmit zināmiem importētājiem/lietotājiem. Vienpadsmit uzņēmumi atbildēja uz atļaušanas veidlapas jautājumiem, no kuriem seši importēja alumīnija riteņus no Ķīnas.

- (247) Izmeklēšanā tika noskaidrots, ka trīs no šiem sešiem uzņēmumiem faktiski bija automobiļu ražotāji, kas izmanto alumīnija riteņus automobiļu ražošanā, tāpēc tie tika uzskatīti par lietotājiem, kuru stāvoklis tiek analizēts 250. līdz 268. apsvērumā. Trīs atlikušo nesaistīto importētāju veiktais imports PIP veidoja mazāk nekā 2 % no kopējā importa no Ķīnas.
- (248) Tikai viena no atbildēm uz anketas jautājumiem, kuras tika saņemtas no šiem trim nesaistītiem importētājiem, bija pietiekami pilnīga, lai to varētu izmantot analizē. Šis importētājs iepirka alumīnija riteņus arī no piegādātājiem citu trešo valstu tirgos, un attiecīgais ražojums veidoja tikai daļu no tā kopējās darbības apgrozījuma. Pamatojoties uz to, var uzskatīt, ka maksājumi būtiski neietekmēja šā importētāja darbību kopumā saistībā ar alumīnija riteņiem. Darbība, kas saistīta ar alumīnija riteņiem, patiesībā bija rentabla.
- (249) Pamatojoties uz to, nekas neliecināja par to, ka pasākumu saglabāšanai būtu ievērojama negatīva ietekme uz importētājiem, kas atsvērtu pasākumu pozitīvo ietekmi uz Savienības ražošanas nozari.

#### 4. Lietotāju intereses

- (250) Anketas tika nosūtītas apmēram 70 zināmiem lietotājiem. Septiņi automobiļu ražotāji pieteicās, sniedzot atbildes uz anketas jautājumiem. Sadarbojās arī kāda apvienība, kas pārstāv OEM segmentā pārdotu alumīnija riteņu lietotājus un importētājus. Citi lietotāji izmeklēšanā nesadarbojās.
- (251) Lietotāju, kuri sadarbojās, imports veidoja 50,4 % no kopējā ĶTR izcelsmes importa uz Savienību.
- (252) Izmeklēšanā tika konstatēts, ka kopumā automobiļu ražotāji paļaujas uz piegādi no Ķīnas tikai ierobežotā apmērā un ka lielākā daļa izmantoto alumīnija riteņu tika iegādāta no Savienības ražošanas nozares. Daži no lietotājiem, kas sadarbojās, vispār neimportēja no Ķīnas, daži no Ķīnas importēja mazāk par 5 % no tiem vajadzīgā daudzuma, savukārt citi importēja līdz pat 10 % no tiem vajadzīgā daudzuma no Ķīnas. Izmeklēšanā arī atklājās, ka daži lietotāji importam no Ķīnas izmanto režīmu "ivešana pārstrādei", tomēr tas notiek ierobežotā apjomā, jo tie galaražojumu pārdeva tālāk eksporta tirgos.
- (253) Visi lietotāji, kuri sadarbojās, iebilda pret pasākumiem, apgalvojot, ka tie būtu ieinteresēti dažādos piegādes avotos. Šie lietotāji norādīja, ka pasākumi padarītu tos atkarīgus no dažiem Savienības ražotājiem. Tomēr izmeklēšana parādīja, ka ir arī imports no citām trešām valstīm, īpaši no Turcijas, kas attiecīgajā periodā palielinājās. Kopumā attiecīgajā periodā imports no citām trešām valstīm Savienībā palielinājās par 35 %, kas ir vairāk nekā Savienības patēriņa pieaugums.
- (254) Ņemot vērā šos konstatējumus, arguments par piegādes avotu dažādības trūkumu tiek noraidīts.
- (255) Eiropas automobiļu ražotāji apgalvoja, ka pasākumu turpināšana nav Savienības interesēs, jo antidempinga pasākumi negatīvi ietekmē Savienības automobiļu ražotāju konkurētspēju. Tie arī apgalvoja, ka Savienības ražošanas nozarei nav pieejama pietiekama ražošanas jauda, lai apmierinātu pieprasījumu Savienībā.
- (256) Kāda ieinteresētā persona turklāt apgalvoja, ka Savienības ražošanas nozare importē alumīnija riteņus no Ķīnas un citām trešām valstīm, lai apmierinātu savu klientu augsto pieprasījumu, ko nevar apmierināt Savienības ražošanas nozares ražošanas jauda.
- (257) Kā norādīts 7. tabulā 137. apsvērumā, Savienības ražošanas nozares jaudas izmantojums attiecīgajā periodā bija no 88 % līdz 93 %. Tomēr izmeklēšanā tika atklāts arī tas, ka Savienības ražošanas nozare ir ieguldījusi jaudas palielinājumā, lai apmierinātu palielināto pieprasījumu Savienībā, un tas varētu mazināt šo apgalvoto iespējamo trūkumu. Plānots, ka šie ieguldījumi nākotnē turpināsies.

- (258) Visbeidzot, attiecībā uz iespējamu Savienības ražošanas nozares importu no Ķīnas un citām trešām valstīm izmeklēšana apliecināja, ka atlasītie Savienības ražotāji importēja tikai neievērojamus alumīnija riteņu apjomus un imports tika veikts no Šveices un Turcijas, bet ne no Ķīnas. Tas attiecas arī uz pārējiem Savienības ražotājiem, kuri saskaņā ar pieprasījumā sniegto informāciju importēja alumīnija riteņus ļoti mazos daudzumos, t. i., mazāk nekā 500 tūkstošus vienību, kas atbilst mazāk nekā 1 % no Savienības ražošanas kopējā apjoma PIP.
- (259) Turklāt jānorāda, ka imports no citām trešām valstīm attiecīgajā periodā palielinājās un ka tāpēc antidempinga pasākumiem nevajadzētu atturēt lietotājus no alumīnija riteņu importēšanas no ĶTR, bet gan tikai novērst izkropļojumus un nodrošināt vienlīdzīgu konkurenci apstākļos starp Ķīnas un Savienības ražošanas nozari. Tāpēc šajā saistībā minētie apgalvojumi tika noraidīti.
- (260) Attiecībā uz automobiļu ražotāju konkurētspēju izmeklēšanā tika noskaidrots, ka ar režīmu "ievešana pārstrādei" automobiļu ražotāji varēja izvairīties no antidempinga maksājumiem par alumīnija riteņiem, kas uzstādīti transportlīdzekļiem, kurus pārdod eksporta tirgos. Attiecīgajā periodā Ķīnas izcelsmes importa apjoms atbilstoši režīmam "ievešana pārstrādei" bija no 21 % līdz 28 % no kopējā Ķīnas izcelsmes importa.
- (261) Tās pašas personas arī apgalvoja, ka vairāku antidempinga maksājumu, kas ir spēkā attiecībā uz vairākiem automobiļu ražotāju izejmateriāliem, piemēram, savienotājelementiem, nerūsējošo tēraudu, stieplu stieņiem, tēraudu ar organisku pārklājumu, augstas stiprības pavedieniem, molibdēna stieplēm un vēl arī alumīnija riteņiem, kumulatīvais efekts nelabvēlīgi ietekmētu to stāvokli.
- (262) Izmeklēšanā tika konstatēts, ka pasākumu ietekme uz alumīnija riteņu izmaksām ir ierobežota (maksimālā ietekme uz izmaksām ir 0,2 %). Šis secinājums izriet no pašreizējās izmeklēšanas konstatējuma, ka alumīnija riteņi veido tikai aptuveni 1 % no automobiļa cenas. Tāpēc šis arguments par ievērojamu negatīvu ietekmi uz izmaksām nav uzskatāms par būtisku un tiek noraidīts.
- (263) Par citu attiecībā uz vairākiem citiem izejmateriāliem spēkā esošu antidempinga pasākumu kumulatīvo ietekmi šīs personas nesniedza nekādus konkrētus pierādījumus. Tādēļ izmeklēšanā nebija iespējams pārbaudīt šos apgalvojumus, un prasība bija jānoraida.
- (264) Pēc informācijas izpaušanas kāda ieinteresētā persona apgalvoja, ka tas, ka OEM segmentā nav pieejamas Savienības ražošanas nozares un trešo valstu piegādātāju jaudas, ievērojami ietekmēja automobiļu ražotājus Savienībā. Tā apgalvoja, ka tai neesot citas izvēles, kā vien importēt Ķīnas alumīnija riteņus, un ka spēkā esošais antidempinga maksājums tieši ietekmē šā importa izmaksas. Turklāt tika apgalvots, ka Savienības ražošanas nozares jaudas trūkums negatīvi ietekmē ražotāju ražīgumu un konkurētspēju automobiļu un ka Komisija nav ņēmusi vērā antidempinga maksājuma netiešo ietekmi uz automobiļu ražotāju stāvokli.
- (265) Izmeklēšanā tika atklāts, ka Savienības ražošanas nozare ir ieguldījusi jaudas palielinājumā, lai apmierinātu palielināto pieprasījumu Savienībā un mazinātu iespējamo trūkumu. Tādēļ arguments par jaudas trūkumu tiek noraidīts. Par ietekmi uz izmaksām, kā paskaidrots 262. apsvērumā, izmeklēšanā tika atklāts, ka alumīnija riteņiem noteiktajiem pasākumiem bija tikai ļoti neliela ietekme uz automobiļu ražotāju kopējām izmaksām, tāpēc šis apgalvojums tiek noraidīts. Visbeidzot, tā kā antidempinga pasākumu mērķis un sekas nav neļaut lietotājiem veikt alumīnija riteņu importu no ĶTR, netiešās izmaksas, uz ko šī persona norāda, arī nav tieši saistītas ar maksājumu. Tāpēc šis apgalvojums tiek noraidīts.
- (266) Tā pati persona arī apgalvoja, ka plānotais jaudas palielinājums nebūs pietiekams, lai apmierinātu augošo pieprasījumu līdz 2020. gadam, un norādīja, ka Savienības ražošanas nozare nav pamatojusi savu apgalvojumu par jaudas palielināšanu. Šajā sakarā šī persona apšaubīja arī to, kā Komisija ir pārliecinājusies, ka Savienības ražošanas nozare spēs apmierināt Savienības pieprasījumu.
- (267) Kā paskaidrots 257. apsvērumā, izmeklēšanā tika atklāts, ka Savienības ražošanas nozare ir ieguldījusi jaudas palielinājumā, lai apmierinātu palielināto pieprasījumu Savienībā. Precīzāk, plānotais jaudas palielinājums, par ko ziņoja Savienības ražotāji, tika salīdzināts ar prognozēm par automobiļu ražošanu Savienībā. Turklāt atlasītie

Savienības ražotāji pamatoja prognozētos un jau notiekošos ieguldījumu plānus. Šī analīze parādīja, ka paredzamais jaudas palielinājums ir augstāks nekā gaidāmais pieprasījuma pieaugums Savienībā laikposmā no 2015. līdz 2018. gadam. Lai nodrošinātu konfidencialitāti un anonimitāti, atsevišķus ieguldījumu plānus ieinteresētajām personām izpaust nevar. Šā iemesla dēļ tiek noraidīti apgalvojumi, ka jaudas palielinājums nebūs pietiekams, lai apmierinātu augošo pieprasījumu, un ka Savienības ražošanas nozare nav pamatojusi savus paziņojumus.

- (268) Pamatojoties uz iepriekš minēto, tiek secināts, ka pasākumu saglabāšana neatstās ievērojamu negatīvu ietekmi uz lietotāju stāvokli.

### 5. Augšupējo nozaru intereses

- (269) Anketas tika nosūtītas zināmiem izejvielu/iekārtu piegādātājiem Savienības ražošanas nozarei un to apvienībām, kā arī 28 zināmiem individuālajiem piegādātājiem Savienībā. Viena apvienība, kas pārstāv Eiropas alumīnija ražošanas nozari, iesniedza piezīmes.
- (270) Apvienība, kas pārstāv Eiropas alumīnija ražošanas nozari, norādīja, ka pastāv liels risks, ka ražošanas jaudas pārpalikums Ķīnā un atkārtota Ķīnas ražotāju eksportētāju dempinga prakse būtiski negatīvi ietekmētu Savienības ražošanas nozari, ja antidempinga pasākumus atceltu. Tas savukārt negatīvi ietekmētu ražošanu un nodarbinātību alumīnija vērtības ķēdes iepriekšējā posmā. Tādēļ šī apvienība atbalstīja pašreizējo antidempinga pasākumu atjaunošanu.
- (271) Tādēļ tiek secināts, ka pasākumu saglabāšana būtu augšupējo nozaru interesēs.
- (272) Kāda ieinteresētā persona apgalvoja, ka Komisija nepamatoti nav ņēmusi vērā automobiļu ražotāju sniegtus pamatotus un būtiskus pierādījumus, tai vietā balstot savus secinājumus uz nepamatotiem Savienības ražošanas nozares paziņojumiem. Uzklaušīšanā, kas norisinājās pie uzklaušīšanas amatpersonas un minēta 10. apsvērumā, Komisija paskaidroja, ka visa sniegtā informācija ir pienācīgi ņemta vērā. Savienības ražošanas nozares informācija tika pārbaudīta. Tāpēc šis apgalvojums tika noraidīts.

### 6. Secinājums par Savienības interesēm

- (273) Pamatojoties uz iepriekšminēto, Komisija secina, ka nav pārliecinošu iemeslu, lai uzskatītu, ka ĶTR izcelsmes alumīnija riteņiem noteikto pasākumu saglabāšana nav Savienības interesēs.

## H. SECINĀJUMI UN INFORMĀCIJAS IZPAUŠANA

- (274) Visas personas tika informētas par būtiskajiem faktiem un apsvērumiem, pamatojoties uz kuriem tika plānots ieteikt pasākumu saglabāšanu pret ĶTR. Pēc šīs informācijas izpaušanas minētajām personām tika dots laiks piezīmju sniegšanai. Iesniegtā informācija un piezīmes attiecīgā gadījumā tika pienācīgi ņemtas vērā.
- (275) No iepriekšminētā izriet, ka saskaņā ar pamatregulas 11. panta 2. punktu būtu jāturpina piemērot ar Īstenošanas regulu (ES) Nr. 964/2010 noteiktos antidempinga pasākumus, kas piemērojami ĶTR izcelsmes alumīnija riteņiem.
- (276) Komiteja, kas izveidota atbilstīgi Regulas (ES) 2016/1036 15. panta 1. punktam, atzinumu nesniedza,

IR PIENĒMUSI ŠO REGULU.

### 1. pants

1. Ar šo nosaka galīgo antidempinga maksājumu tādu alumīnija riteņu importam, kuri paredzēti KN pozīcijā 8701 līdz 8705 minētajiem mehāniskajiem transportlīdzekļiem, neatkarīgi no tā, vai šie riteņi ir aprīkoti ar piederumiem un vai tie aprīkoti ar riepām, un kurus patlaban klasificē ar KN kodu ex 8708 70 10 un ex 8708 70 50 (*Taric* kodi 8708 70 10 10 un 8708 70 50 10), un kuru izcelsme ir Ķīnas Tautas Republikā.



2. Galīgā antidempinga maksājuma likme, kas piemērojama Savienības brīvas robežpiegādes neto cenai par 1. punktā aprakstīto ražojumu pirms nodokļa nomaksas, ir 22,3 %.
3. Ja nav noteikts citādi, piemēro spēkā esošos noteikumus par muitas nodokļiem.

*2. pants*

Ja tiek iesniegta deklarācija par tādu importētu alumīnija riteņu, kuri paredzēti KN pozīcijā 8716 minētajiem mehāniskajiem transportlīdzekļiem, neatkarīgi no tā, vai šie riteņi ir aprīkoti ar piederumiem un vai tie aprīkoti ar riepām, un kurus patlaban klasificē ar KN kodu ex 8716 90 90, laišanu brīvā apgrozībā, šīs deklarācijas attiecīgajā laukā ieraksta *Taric* kodu 8716 90 90 10.

Dalībvalstis reizi mēnesī informē Komisiju par vienību skaitu, kas importēts ar šo kodu, un to izcelsmi.

*3. pants*

Ja tiek iesniegta deklarācija par 1. un 2. pantā minēto ražojumu importu laišanai brīvā apgrozībā, importēto ražojumu vienību skaitu ieraksta minētās deklarācijas attiecīgajā laukā.

*4. pants*

Šī regula stājas spēkā nākamajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē, 2017. gada 23. janvārī

*Komisijas vārdā –  
priekšsēdētājs  
Jean-Claude JUNCKER*