

II

(Nezakonodajni akti)

UREDBE

IZVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) 2017/109

z dne 23. januarja 2017

o uvedbi dokončne protidampinške dajatve na uvoz nekaterih aluminijastih koles s poreklom iz Ljudske republike Kitajske na podlagi pregleda zaradi izteka ukrepa v skladu s členom 11(2) Uredbe (EU) 2016/1036 Evropskega parlamenta in Sveta

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Uredbe (EU) 2016/1036 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 8. junija 2016 o zaščiti proti dampinškemu uvozu iz držav, ki niso članice Evropske unije ⁽¹⁾ („osnovna uredba“), in zlasti člena 11(2) Uredbe,

ob upoštevanju naslednjega:

A. POSTOPEK

1. Veljavni ukrepi

- (1) Svet je po protidampinški preiskavi („prvotna preiskava“) z Izvedbeno uredbo (EU) št. 964/2010 ⁽²⁾ uvedel dokončno protidampinško dajatev na uvoz nekaterih aluminijastih koles s poreklom iz Ljudske republike Kitajske („LRK“, „Kitajska“ ali „zadevna država“).
- (2) Ukrepi so bili uvedeni v obliki dajatve *ad valorem* v višini 22,3 % na uvoz iz LRK.

2. Zahtevek za pregled zaradi izteka ukrepa

- (3) Po objavi obvestila o bližnjem izteku ⁽³⁾ veljavnih protidampinških ukrepov je Komisija prejela zahtevek za začetek pregleda zaradi izteka ukrepov proti LRK v skladu s členom 11(2) Uredbe Sveta (ES) št. 1225/2009 ⁽⁴⁾.
- (4) Zahtevek je vložilo združenje Association of European wheels Manufacturers (EUWA) („vložnik“) v imenu proizvajalcev, ki predstavljajo več kot 25 % celotne proizvodnje nekaterih aluminijastih koles v Uniji.
- (5) Zahtevek je bil utemeljen s tem, da bi iztek ukrepov verjetno povzročil nadaljevanje dampinga in ponovitev škode za industrijo Unije.

⁽¹⁾ UL L 176, 30.6.2016, str. 21.

⁽²⁾ Izvedbena uredba Sveta (EU) št. 964/2010 z dne 25. oktobra 2010 o uvedbi dokončne protidampinške dajatve in dokončnem pobiranju začasne dajatve, uvedene na uvoz nekaterih aluminijastih koles s poreklom iz Ljudske republike Kitajske (UL L 282, 28.10.2010, str. 1).

⁽³⁾ Obvestilo o bližnjem izteku nekaterih protidampinških ukrepov (UL C 47, 10.2.2015, str. 4).

⁽⁴⁾ Uredba Sveta (ES) št. 1225/2009 z dne 30. novembra 2009 o zaščiti proti dampinškemu uvozu iz držav, ki niso članice Evropske skupnosti (UL L 343, 22.12.2009, str. 51). Ta uredba je bila razveljavljena z osnovno uredbo.

3. Začetek pregleda zaradi izteka ukrepa

- (6) Komisija je ugotovila, da obstajajo zadostni dokazi za začetek pregleda zaradi izteka ukrepa, in je zato 27. oktobra 2015 z obvestilom, objavljenim v *Uradnem listu Evropske unije* ⁽¹⁾ („obvestilo o začetku“), napovedala začetek pregleda zaradi izteka ukrepa v skladu s členom 11(2) Uredbe (ES) št. 1225/2009.

4. Preiskava

Obdobje preiskave v zvezi s pregledom in obravnavano obdobje

- (7) Preiskava glede verjetnosti nadaljevanja ali ponovitve dampa in škode je zajela obdobje od 1. oktobra 2014 do 30. septembra 2015 („obdobje preiskave v zvezi s pregledom“ ali „OPP“). Proučevanje gibanj, pomembnih za oceno verjetnosti nadaljevanja ali ponovitve škode, je zajelo obdobje od 1. januarja 2012 do konca obdobja preiskave v zvezi s pregledom („obravnavano obdobje“).

Strani, ki jih preiskava zadeva

- (8) Komisija je o začetku pregleda zaradi izteka ukrepa uradno obvestila vložnike, druge znane proizvajalce Unije, proizvajalce izvoznike iz LRK, znane uvoznike, uporabnike in trgovce, za katere je znano, da jih to zadeva, znana združenja, ki zastopajo proizvajalce in uporabnike iz Unije, ter predstavnike držav izvoznic.
- (9) Zainteresirane strani, vključno s proizvajalci iz Turčije, so imele možnost, da pisno izrazijo svoja stališča in zahtevajo zaslišanje v roku iz obvestila o začetku. Vsem zainteresiranim stranem, ki so zahtevale zaslišanje in dokazale, da zanj obstajajo posebni razlogi, je bilo zaslišanje odobreno.
- (10) Evropsko združenje proizvajalcev avtomobilov („ACEA“) je zahtevalo zaslišanje pred pooblaščenecem za zaslišanje v trgovinskih postopkih („pooblaščenec za zaslišanje“). Zaslišanje je potekalo 5. decembra 2016.
- (11) Vložniki in sodelujoča turška proizvajalca iz primerljive države so zaradi strahu pred povračilnimi ukrepi strank ali konkurenčnih ponudnikov zahtevali, da njihova imena ostanejo zaupna. Komisija je menila, da je dejansko veliko možnosti za povračilne ukrepe, in je dopustila, da se imena vložnikov in sodelujočih turških proizvajalcev ne razkrijejo. Za učinkovito zagotavljanje anonimnosti so ostala zaupna tudi imena drugih proizvajalcev Unije, da ne bi bilo mogoče imen vložnikov ugotoviti na podlagi sklepanja.

Vzorčenje

- (12) Komisija je v obvestilu o začetku navedla, da bo morda izbrala vzorec zainteresiranih strani v skladu s členom 17 osnovne uredbe.

Vzorčenje proizvajalcev izvoznikov iz LRK

- (13) Da bi se Komisija lahko odločila, ali je vzorčenje potrebno, in da bi v tem primeru lahko izbrala vzorec, je vse znane proizvajalce izvoznike iz LRK pozvala, naj zagotovijo informacije, določene v obvestilu o začetku. Poleg tega je pozvala predstavništvo LRK pri Uniji, naj navede morebitne druge proizvajalce izvoznike, ki bi jih zanimalo sodelovanje v preiskavi, in/ali vzpostavi stik z njimi.
- (14) Enaindvajset proizvajalcev izvoznikov iz zadevne države je zagotovilo zahtevane informacije in se strinjalo z vključitvijo v vzorec. Komisija je v skladu s členom 17(1) osnovne uredbe izbrala vzorec štirih skupin proizvajalcev izvoznikov na podlagi največjega prijavljenega obsega proizvodnje in prodaje, ki ga je bilo mogoče v razpoložljivem času ustrezno preiskati. Na podlagi tega letna proizvodnja štirih vzorčenih skupin kitajskih

⁽¹⁾ Obvestilo o začetku pregleda zaradi izteka protidampinskih ukrepov za uvoz nekaterih aluminijastih koles s poreklom iz Ljudske republike Kitajske (UL C 355, 27.10.2015, str. 8).

proizvajalcev izvoznikov obsega 80 milijonov koles, kar je približno 70 % celotne prijavljene proizvodnje in prodaje vseh sodelujočih družb/skupin družb. Po podatkih Eurostata so štiri vzorčne skupine v obdobju preiskave v zvezi s pregledom predstavljale približno 40 % celotnega kitajskega izvoza v Unijo.

- (15) V skladu s členom 17(2) osnovne uredbe so bila z vsemi zadevnimi znanimi proizvajalci izvozniki in organi zadevne države opravljena posvetovanja o izbiri vzorca. Dva proizvajalca izvoznika sta predložila pripombe in zahtevala, da se ju vključi v vzorec. Trdila sta, da predlagani vzorec ni dovolj reprezentativen, saj v Unijo izvažata večje količine izdelka kot dve od izbranih skupin, in da pri izbiri niso bile upoštevane razlike med aluminijastimi kolesi za proizvajalce originalne opreme („OEM“) (večinoma proizvajalci avtomobilov) in trg nadomestnih koles („AM“) (na primer distributerji, trgovci na drobno, servisne delavnice in podobno) (glej uvodno izjavo 28).
- (16) Po mnenju Komisije je izbrani vzorec reprezentativen zaradi razlogov, navedenih v uvodni izjavi 14. Razlike med prodajo AM in OEM niso bile vključene v izbirna merila, vendar v vsakem primeru tri od štirih skupin v Unijo prodajajo kolesa tako za AM kot OEM. Na podlagi navedenega se je predlagani vzorec ohranil, zahteve obeh kitajskih proizvajalcev izvoznikov pa so bile zavrjene. Prejeta ni bila nobena dodatna pripomba.

Vzorčenje proizvajalcev Unije

- (17) Komisija je v obvestilu o začetku navedla, da je začasno izbrala vzorec proizvajalcev Unije. V skladu s členom 17(1) osnovne uredbe je izbrala vzorec na podlagi največjega reprezentativnega obsega prodaje in proizvodnje, pri čemer je upoštevala tudi geografsko porazdelitev. Vzorec je tako vključeval sedem proizvajalcev Unije, ki so bili tudi vložniki. Vzorčeni proizvajalci Unije so predstavljali več kot 30 % celotne proizvodnje Unije ter so vključevali proizvajalce na trgu OEM in AM. Komisija je zainteresirane strani pozvala, naj predložijo pripombe glede začasnega vzorca. Do izteka roka ni prejela nobenih pripomb, zato je bil začasni vzorec potrjen. Vzorec se šteje za reprezentativnega za industrijo Unije.
- (18) Ena stran je trdila, da ji je anonimnost proizvajalcev Unije preprečevala uveljavljanje njene procesne pravice do učinkovite predložitve pripomb v zvezi z začasnim vzorcem. Kot je navedeno v uvodni izjavi 11, se je zahteva po anonimnosti proizvajalcev Unije zaradi nevarnosti povračilnih ukrepov strank ali konkurenčnih ponudnikov štela za upravičeno. Ta stran ni predložila argumentov ali informacij, s katerimi bi izpodbijala razpoložljive informacije, zato je bila ta trditev zavrjena.
- (19) Eden od vzorčenih proizvajalcev Unije je 27. januarja 2016 obvestil Komisijo, da ne bo mogel izpolniti vprašalnika. Končni vzorec proizvajalcev Unije je zato vključeval šest proizvajalcev Unije. Ti so še vedno predstavljali več kot 30 % celotne proizvodnje Unije. Zato se je končni vzorec štel za reprezentativnega za industrijo Unije.

Vzorčenje nepovezanih uvoznikov, vprašalniki in sodelovanje

- (20) Da bi se Komisija lahko odločila, ali je vzorčenje potrebno, in da bi v tem primeru lahko izbrala vzorec, je vse nepovezane uvoznike pozvala, naj zagotovijo informacije, določene v obvestilu o začetku.
- (21) V začetni fazi je bil vzpostavljen stik z 80 znanimi uvozniki/uporabniki, ki so bili pozvani, naj pojasnijo svojo dejavnost in izpolnijo obrazec za vzorčenje, priložen obvestilu o začetku, če se uporablja.
- (22) Obrazec za vzorčenje je izpolnilo enajst družb. Šest jih je navedlo, da uvažajo aluminijasta kolesa iz LRK in jih nadalje prodajajo v Unijo. Zato so se prvotno šteli za nepovezane uvoznike. Zaradi tega omejenega števila družb se vzorčenje ni štelo za upravičeno.

Vprašalniki in preveritveni obiski

- (23) Komisija je zbrala in preverila vse informacije, ki so bile po njenem mnenju potrebne za ugotovitev verjetnosti nadaljevanja ali ponovitve dampa, verjetnosti nadaljevanja ali ponovitve škode ter za ugotovitev interesa Unije.

- (24) Vprašalnike je poslala štirim vzorčnim kitajskim proizvajalcem izvoznikom/skupinam proizvajalcev izvoznikov, obema proizvajalcema iz primerljive države, sedmim vzorčnim proizvajalcem Unije, šestim nepovezanim uvoznikom, ki so se odzvali na vzorčenje, približno 70 uporabnikom v Uniji in 28 dobaviteljem surovin/opreme za industrijo Unije v Uniji.
- (25) Izpolnjene vprašalnike so predložili štirje vzorčni proizvajalci izvozniki/skupine proizvajalcev izvoznikov, dva proizvajalca iz primerljive države, šest vzorčnih proizvajalcev Unije, štirje nepovezani uvozniki, šest uporabnikov in dva dobavitelja v Uniji.
- (26) Komisija je izvedla preveritvene obiske v prostorih naslednjih družb:
- (a) proizvajalci Unije:
- preveritveni obiski so bili opravljeni v prostorih šestih vzorčnih proizvajalcev Unije ⁽¹⁾;
- (b) uvozniki/uporabniki:
- Inter Tyre Holland B.V., Moerdijk, Nizozemska;
 - Bayerische Motoren Werke AG, Munich, Nemčija;
 - FCA ITALY S.p.A, Turin, Italija;
 - Opel Group GmbH, Ruesselsheim, Nemčija;
- (c) proizvajalci izvozniki iz zadevne države:
- skupina Baoding Lizhong („Baoding“), vključno z:
 - Baoding Lizhong Wheel Manufacturing Co., Ltd, Baoding, Hebei province, LRK;
 - Tianjin Dicastal Wheel Manufacturing Co., Ltd, Tianjin, LRK;
 - skupina Dicastal („Dicastal“), vključno s:
 - CITIC Dicastal Co., Ltd, Qinhuangdao, Hebei province, LRK;
 - Dicastal Xinglong Wheel Co., Ltd, Qinhuangdao, Hebei province, LRK;
 - Wuxi Dicastal Wheel Manufacturing Co. Ltd, Wuxi, Jiangsu province, LRK;
 - skupina Kunshan Lioho Liufeng („Lioho“), vključno s:
 - Kunshan Liufeng Machinery Industry Co., Ltd, Kunshan, Jiangsu province, LRK;
 - Liufeng Precision Machinery Co., Ltd, Kunshan, Jiangsu province, LRK;
 - skupina Zhejiang Wanfeng („Wanfeng“), vključno s:
 - Zhejiang Wanfeng Auto Wheel Co. Ltd, Xinchang, Zhejiang province, LRK;
 - Ultra Wheel Ningbo Co. Ltd, Ningbo, Zhejiang province, LRK;
- (d) proizvajalca iz države s tržnim gospodarstvom:
- preveritveni obiski so bili opravljeni v prostorih dveh sodelujočih proizvajalcev iz primerljive države, tj. Turčije.

B. ZADEVNI IZDELEK IN PODOBNI IZDELEK

1. Zadevni izdelek

- (27) Zadevni izdelek so aluminijasta kolesa za motorna vozila pod tarifnimi številkami KN od 8701 do 8705, s priborom ali brez, z nameščenimi pnevmatikami ali brez („zadevni izdelek“ ali „aluminijasta kolesa“), s poreklom iz LRK, ki se trenutno uvrščajo pod oznaki KN ex 8708 70 10 in ex 8708 70 50 (oznaki TARIC 8708 70 10 10 in 8708 70 50 10).

⁽¹⁾ Kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 11, imena proizvajalcev Unije zaradi zaupnosti niso razkrita.

- (28) Zadevni izdelek se prodaja v Uniji prek dveh distribucijskih kanalov: na področje OEM in področje AM. Na področju OEM proizvajalci avtomobilov pripravijo razpisne postopke za aluminijasta kolesa in so pogosto vključeni v proces razvoja novih koles, ki so povezana z njihovo blagovno znamko. Proizvajalci Unije in kitajski izvozniki se lahko prijavijo na iste razpise. Na področju AM aluminijasta kolesa običajno oblikujejo, razvijajo in tržijo proizvajalci aluminijastih koles pod svojo blagovno znamko, potem pa jih naprej prodajajo trgovcem na debelo, trgovcem na drobno, družbam za športno predelavo, avtomehaničnim delavnicam itd.
- (29) Tako kot v prvotni preiskavi je bilo ugotovljeno, da imajo aluminijasta kolesa za OEM in AM enake fizikalne in tehnične lastnosti ter so zamenljiva, čeprav imajo različna distribucijska kanala. Zato se štejejo za en izdelek.

2. Podobni izdelek

- (30) V zvezi z zadevnim izdelkom in aluminijastimi kolesi, ki se proizvajajo in prodajajo na domačem trgu LRK ter na domačem trgu Turčije, ki je bila uporabljena kot primerljiva država, ter aluminijastimi kolesi, ki jih v Uniji proizvaja in prodaja industrija Unije, je bilo ugotovljeno, da imajo enake osnovne fizikalne, kemične in tehnične lastnosti ter uporabe.
- (31) Komisija je zato sklenila, da so si ti izdelki podobni v smislu člena 1(4) osnovne uredbe.

C. VERJETNOST NADALJEVANJA ALI PONOVIŠČA DAMPINGA

- (32) V skladu s členom 11(2) osnovne uredbe je Komisija najprej proučila, ali obstaja verjetnost, da se bo damping iz LRK zaradi izteka veljavnosti obstoječih ukrepov nadaljeval ali ponovil.

1. Sodelovanje LRK

- (33) Obrazec za vzorčenje je izpolnilo 21 družb/skupin družb. Obseg izvoza aluminijastih koles v Unijo, ki so ga prijavile sodelujoče družbe, je v obdobju preiskave v zvezi s pregledom znašal 1 601 591 enot (17 473 ton) ⁽¹⁾, kar je 72 % celotnega obsega uvoza zadevnega izdelka iz Kitajske, ki ga je za isto obdobje zabeležil Eurostat. Celotna prijavljena proizvodna zmogljivost sodelujočih družb/skupin družb je znašala 91,8 milijona enot (1 001 538 ton), kar je približno 43 % celotne ocenjene kitajske proizvodne zmogljivosti (212 milijonov enot). Več podrobnosti o proizvodni zmogljivosti v LRK je v oddelku 3.1.

2. Damping v obdobju preiskave v zvezi s pregledom

(a) Primerljiva država

- (34) V skladu s členom 2(7)(a) osnovne uredbe je bilo treba normalno vrednost določiti na podlagi cen, ki so se plačevale ali se plačujejo na domačem trgu, ali konstruirane vrednosti v primerni tretji državi s tržnim gospodarstvom („primerljiva država“).
- (35) V prvotni preiskavi je bila kot primerljiva država za določitev normalne vrednosti v zvezi z LRK uporabljena Turčija. Komisija je v obvestilu o začetku zainteresiranim stranem sporočila, da kot primerljivo državo namerava uporabiti Turčijo, in jih pozvala, naj predložijo pripombe. V obvestilu o začetku je tudi navedla, da bo proučila tudi možnost uporabe drugih držav, zlasti Tajske in Indonezije.
- (36) Ena zainteresirana stran je izrazila pomisleke glede Turčije kot primerljive države zaradi predpostavke, da ima Turčija sklenjene dvostranske sporazume z nekaterimi državami Bližnjega vzhoda, iz katerih lahko tako uvaža aluminij brez dajatev, medtem ko morajo evropske družbe za aluminij plačevati 7-odstotno uvozno dajatev.

⁽¹⁾ Evidence družb proizvajalcev Unije in kitajskih proizvajalcev se vodijo v kosih. Vendar so statistični podatki o uvozu na voljo samo v kg. Za štiri preverjene skupine je bila pri prodaji EU povprečna teža na kolo 10,91 kg. To pretvorbeno razmerje se uporablja v celotni uredbi.

- (37) Normalno vrednost, ki je določena na podlagi domačih cen in/ali stroškov proizvajalcev iz primerljive države, je treba primerjati z izvoznimi cenami kitajskih proizvajalcev in ne s stroški industrije Unije. Zato morebitna razlika med dajatvami za surovine, ki se uporabljajo v primerljivi državi in Evropski uniji, ni pomembna. V vsakem primeru je Komisija ugotovila, da med Turčijo in LRK ni bistvene razlike, kar zadeva uvozne dajatve za aluminij. Zato je bilo treba to trditev zavrniti.
- (38) Da bi Komisija proučila vse možnosti za izbiro primerne primerljive države, je o začetku pregleda zaradi izteka ukrepa uradno obvestila uradne predstavnike Turčije, Tajske, Indonezije, Tajvana, Koreje in Malezije ⁽¹⁾ ter jih pozvala, naj jo obvestijo o znanih proizvajalcih aluminijastih koles v svoji državi. Prošnje za sodelovanje so bile poslane vsem znanim proizvajalcem v teh državah. Vendar razen dveh turških proizvajalcev izvoznikov nobeden od njih ni bil pripravljen sodelovati.
- (39) Glede na razpoložljive informacije ima Turčija drugi največji obseg proizvodnje aluminijastih koles med možnimi primerljivimi državami in zadovoljivo stopnjo konkurence na domačem trgu ⁽²⁾. Oba sodelujoča turška proizvajalca sta imela podobno proizvodno metodo kot proizvajalci izvozniki iz LRK. Poleg tega je bila njuna paleta izdelkov na turškem domačem trgu primerljiva s paletami izdelkov, ki so jih kitajski proizvajalci izvozniki prodajali v Unijo.
- (40) Komisija je glede na navedeno in ob odsotnosti nadaljnjih pripomb sklenila, da je Turčija primerna primerljiva država v skladu s členom 2(7)(a) osnovne uredbe.

(b) Normalna vrednost

- (41) Informacije, prejete od obeh sodelujočih proizvajalcev iz primerljive države, so bile uporabljene kot osnova za določitev normalne vrednosti.
- (42) Komisija je v skladu s členom 2(2) osnovne uredbe najprej proučila, ali je bil celotni obseg domače prodaje podobnega izdelka sodelujočih proizvajalcev iz primerljive države neodvisnim strankam v obdobju preiskave v zvezi s pregledom reprezentativen. Zato je njihov celotni obseg prodaje primerjala s celotnim obsegom izvoza zadevnega izdelka vsakega od vzorčenih kitajskih proizvajalcev izvoznikov v Unijo. Na podlagi tega je ugotovila, da se je podoben izdelek na turškem domačem trgu prodajal v reprezentativnih količinah.
- (43) Potem je Komisija opredelila, katere vrste izdelka, ki sta jih na domačem trgu prodajala proizvajalca iz primerljive države, so bile enake ali neposredno primerljive z vrstami izdelka, ki so jih vzorčeni kitajski proizvajalci izvozniki izvažali v Unijo. Na podlagi vrste izdelka je obseg prodaje na turškem trgu primerjala z obsegom izvoza vsakega posameznega vzorčenega kitajskega proizvajalca izvoznika v Unijo. Ta primerjava je pokazala, da se je velika večina vrst izdelka v Turčiji prodajala v reprezentativnih količinah ⁽³⁾.
- (44) Komisija je nato za proizvajalca iz primerljive države proučila, ali se lahko za vsako vrsto podobnega izdelka, ki je bila prodana na domačem trgu, šteje, da je bila prodana v običajnem poteku trgovanja v skladu s členom 2(4) osnovne uredbe. Normalna vrednost temelji na dejanski domači ceni za posamezno vrsto izdelka, ne glede na to, ali je ta prodaja dobičkonosna ali ne, če obseg prodaje po neto prodajni ceni, ki je enaka izračunanim stroškom proizvodnje ali višja od njih, predstavlja več kot 80 % celotnega obsega prodaje navedene vrste in kadar je tehtana povprečna prodajna cena navedene vrste izdelka enaka stroškom proizvodnje na enoto ali višja od njih. Preskus je pokazal, da je bila praktično celotna prodaja dobičkonosna, z izjemo šestih vrst izdelka, ki so predstavljale manj kot 0,01 % celotnega turškega obsega prodaje.

⁽¹⁾ Te države so v obdobju preiskave skupaj s Kitajsko predstavljale 97 % celotnega uvoza aluminijastih koles. V teh 97 % je vključen tudi uvoz Bosne in Hercegovine (3 %), vendar se ta država zaradi majhnosti in maloštevilnih proizvajalcev ni upoštevala kot primerna primerljiva država.

⁽²⁾ Turčija ima najmanj osem znanih proizvajalcev aluminijastih koles, ki konkurirajo na domačem trgu. Poleg tega ima nizko carinsko stopnjo (4,5 %) za uvoz aluminijastih koles iz tretjih držav, kar olajšuje uvoz. V OPP je samo LRK v Turčijo izvozila približno 843 926 enot, kar je približno polovica obsega uvoza iz Kitajske v Unijo v istem obdobju.

⁽³⁾ Kar zadeva skupino Baoding, je bilo za vse vrste izdelka, ki so se prodajale na turškem trgu, ugotovljeno, da so reprezentativne. Za ostale tri skupine je bilo za skupaj šest vrst izdelka, ki so predstavljale manj kot 0,12 % celotne prodaje v Turčiji, ugotovljeno, da niso reprezentativne.

- (45) Nazadnje je Komisija opredelila vrste izdelka, ki se izvažajo v Unijo iz LRK in se ne prodajajo na turškem domačem trgu, in konstruirano normalno vrednost na podlagi člena 2(3) in (6) osnovne uredbe. Za konstruiranje normalne vrednosti teh vrst izdelka je uporabila povprečne stroške proizvodnje najbolj podobne vrste izdelka, ki jo proizvajata proizvajalca iz primerljive države, ter dodala razumen znesek za prodajne, splošne in administrativne stroške („PSA-stroški“) ter za dobiček, ki ustreza tehtanim povprečnim zneskom in ki sta ga proizvajalca iz primerljive države ustvarila s prodajo podobnega izdelka na domačem trgu v običajnem poteku trgovanja v obdobju preiskave v zvezi s pregledom.

(c) Izvozna cena

- (46) Štiri vzorčne skupine proizvajalcev izvoznikov so v Unijo izvažale neposredno neodvisnim strankam ali prek povezanih družb, ki so delovale kot trgovci.
- (47) Če so proizvajalci izvozniki ⁽¹⁾ zadevni izdelek izvažali neposredno neodvisnim strankam v Uniji, je bila izvozna cena v skladu s členom 2(8) osnovne uredbe določena na podlagi cene, ki se je dejansko plačevala ali se plačuje za zadevni izdelek, ko je bil prodan za izvoz v Unijo.
- (48) Kadar so proizvajalci izvozniki zadevni izdelek izvažali v Unijo prek povezanih družb ⁽²⁾, je bila izvozna cena v skladu s členom 2(9) osnovne uredbe konstruirana na podlagi cene, po kateri so bili uvoženi izdelki prvič nadalje prodani neodvisnemu kupcu. Zato so bile prilagoditve cene izvedene z odštetjem PSA-stroškov povezanega trgovca in primerne stopnje dobička.

(d) Primerjava

- (49) Komisija je normalno vrednost in izvozno ceno vzorčenih proizvajalcev izvoznikov primerjala na podlagi franko tovarna. Kadar je to lahko upravičila s potrebo, da se zagotovi poštena primerjava, je v skladu s členom 2(10) osnovne uredbe normalno vrednost in/ali izvozno ceno prilagodila za razlike, ki so vplivale na cene in njihovo primerljivost.
- (50) Kar zadeva domače cene proizvajalcev iz primerljive države, so bile izvedene prilagoditve za stroške notranjega prevoza, stroške kredita, manipulativne stroške, stroške pakiranja in provizije. Kar zadeva izvozne cene vzorčenih proizvajalcev izvoznikov, so bile izvedene prilagoditve za stroške prevoza, stroške zavarovanja, manipulativne stroške, stroške kredita, bančne stroške, stroške pakiranja, uvozne dajatve, carine in provizije.

(e) Stopnja dampa

- (51) Komisija je primerjala tehtano povprečno normalno vrednost vsake vrste podobnega izdelka iz primerljive države s tehtano povprečno izvozno ceno ustrezne vrste zadevnega izdelka posamezne vzorčne sodelujoče skupine v skladu s členom 2(11) in (12) osnovne uredbe.
- (52) Na podlagi tega je tehtano povprečje stopenj dampa, izraženo kot odstotek cene CIF meja Unije brez plačane dajatve, naslednje:

Družba	Stopnja dampa (%)
Skupina Baoding	21,1
Skupina Dicastal	8,9
Skupina Lioho	25,9
Skupina Wanfeng	23,2

⁽¹⁾ Celotna prodaja skupin Baoding in Dicastal ter večina prodaje skupine Wanfeng.

⁽²⁾ Prodaja skupin Wanfeng in Lioho v Združeno kraljestvo.

(f) Sklep o dampedingu v obdobju preiskave v zvezi s pregledom

- (53) Komisija je ugotovila, da so kitajski proizvajalci izvozniki (čeprav v manjšem obsegu kot v prvotni preiskavi) v obdobju preiskave v zvezi s pregledom aluminijasta kolesa v Unijo še naprej izvažali po dampinških cenah.

3. Dokazi o verjetnosti nadaljevanja dampedinga

- (54) Komisija je nadalje proučila, ali obstaja verjetnost, da bi se v primeru izteka veljavnosti ukrepov dampeding nadaljeval. Pri tem je obravnavala kitajsko proizvodno in prosto zmogljivost, ravnanje kitajskih izvoznikov na drugih trgih, razmere na domačem trgu Kitajske in privlačnost trga Unije.

3.1 Proizvodna in prosta zmogljivost v LRK

- (55) V poročilu Global and China Automotive Wheel Industry Report (Poročilo o svetovni in kitajski industriji avtomobilskih koles) za obdobje 2012–2013 je bilo ocenjeno, da je celotna zmogljivost za aluminijasta kolesa, ki je bila na voljo na Kitajskem, znašala 180 milijonov enot, obseg prodaje pa zgolj 120 milijonov enot, kar pomeni, da je prosta zmogljivost ob koncu leta 2012 znašala 60 milijonov koles⁽¹⁾.
- (56) Celotna prijavljena proizvodna zmogljivost 21 sodelujočih kitajskih proizvajalcev izvoznikov znaša 91 804 845 enot, njihova povprečna prijavljena stopnja izkoriščenosti zmogljivosti pa 87 %, kar pomeni približno 12 milijonov enot proste zmogljivosti.
- (57) Vendar te številke predstavljajo le del celotne proizvodne in proste zmogljivosti LRK. V preiskavi je bilo ugotovljeno, da je poleg 21 sodelujočih družb še najmanj 67⁽²⁾ drugih proizvajalcev aluminijastih koles, ki delujejo na Kitajskem, po nekaterih virih pa najverjetneje več sto⁽³⁾. Komisija je za 28 od teh družb našla nekaj javno dostopnih informacij v zvezi z njihovo proizvodno zmogljivostjo⁽⁴⁾. Za ostalih 39 družb ni javno dostopnih informacij, vendar ugotovitve preiskave kažejo, da njihova zmogljivost znaša od 300 000 do 6 milijonov enot na leto⁽⁵⁾.
- (58) Povprečna proizvodna zmogljivost 21 sodelujočih družb je več kot 4,3 milijona enot na leto. Povprečna proizvodna zmogljivost dodatnih 28 družb, za katere so informacije javno dostopne, je 1,8 milijona enot na leto. Komisija je na podlagi tega povprečja, tj. 1,8 milijona enot, za ostalih 39 družb ocenila obseg dodatne proizvodne zmogljivosti, in sicer naj bi ta znašal 121 milijonov enot. Ker te družbe niso sodelovale v preiskavi, njihove proste zmogljivosti niso znane. Komisija je na podlagi najboljših razpoložljivih informacij in ob upoštevanju 70-odstotne stopnje izkoriščenosti zmogljivosti, navedene v poročilu Global and China Automotive Wheel Industry Report za leto 2012–2013⁽⁶⁾, ocenila obseg dodatne proste zmogljivosti, tj. 36 milijonov enot. Komisija je s prištetjem 12 milijonov in 36 milijonov enot ugotovila, da letna prosta zmogljivost LRK za proizvodnjo aluminijastih koles znaša najmanj 48 milijonov enot.
- (59) Ena zainteresirana stran je trdila, da so kitajske proizvodne zmogljivosti v celoti izkoriščene. Strani so se v svojih stališčih sklicevale na izpolnjene vprašalnike treh vzorčenih skupin proizvajalcev izvoznikov ter predstavitev kitajske gospodarske zbornice za uvoz in izvoz strojev in elektronskih izdelkov (China Chamber of Commerce for Import & Export of Machinery & Electronic Products – „CCCMCE“). Zainteresirane strani menijo, da ti dokazujejo, da v LRK ni prostih zmogljivosti.

⁽¹⁾ „Ob koncu leta 2012 se je kitajska zmogljivost za aluminijasta kolesa približala 180 milijonom kosov, medtem ko je obseg prodaje presegel 120 milijonov kosov, kar pomeni, da je bila izkoriščenost zmogljivosti večja od 70 %“. Izvleček poročila Global and China Automotive Wheel Industry Report za obdobje 2012–2013 je na voljo na naslovu: <http://www.prnewswire.com/news-releases/global-and-china-automotive-wheel-industry-report-2012-2013-204706201.html>.

⁽²⁾ Seznam družb, ki je na voljo v javno dostopni dokumentaciji.

⁽³⁾ V javno dostopnem izvlečku poročila Global and China Automotive Wheel Industry Report za obdobje 2013–2014 je navedenih najmanj 110 malih in srednje velikih proizvajalcev koles, ki so izvozno naravnani, kar pomeni, da obstajajo še drugi, ki oskrbujejo samo domači trg. <http://www.reportsreports.com/reports/287067-global-and-china-automotive-wheel-industry-report-2013-2014.html>.

⁽⁴⁾ Informacije o proizvodni zmogljivosti so bile na voljo na spletnih mestih družb ali komercialnih, prodajnih spletnih mestih, kot je <http://www.made-in-china.com/> ali www.tradeee.com.

⁽⁵⁾ Med 21 sodelujočimi proizvajalci je najmanjša prijavljena letna zmogljivost 300 000 enot na leto. Na podlagi ugotovitev preiskave je proizvodna zmogljivost najmanj 300 000 enot na leto potrebna tudi za ekonomsko uspešnost. Zmogljivost največjih proizvodnih obratov, ugotovljena v preiskavi, je bila šest milijonov enot na leto.

⁽⁶⁾ <http://www.prnewswire.com/news-releases/global-and-china-automotive-wheel-industry-report-2012-2013-204706201.html>. Ta 70-odstotna stopnja izkoriščenosti se lahko šteje za konservativno oceno. To je povprečna ocena za celotno Kitajsko, vključno s sodelujočimi družbami s potrjeno večjo stopnjo izkoriščenosti (87 %), kar pomeni, da je stopnja izkoriščenosti zmogljivosti nesodelujočih družb verjetno še manjša.

- (60) V zvezi s to trditvijo se ugotavlja, da so bili podatki iz izpolnjenih vprašalnikov (kot so bili spremenjeni po preverjanju) pri ugotavljanju razpoložljivih prostih zmogljivosti ustrezno upoštevani. Vendar podatki vzorčenih skupin, kot je bilo pojasnjeno že v uvodni izjavi 57, predstavljajo le del vseh proizvodnih zmogljivosti v državi. Skupna zmogljivost in stopnje izkoriščenosti zmogljivosti za celotno LRK so bile torej določene na podlagi dostopnih dejstev, kot so opisana v uvodni izjavi 57. Številke iz predstavitve CCCME so neutemeljene, saj je kot vir navedeno le kitajsko združenje proizvajalcev avtomobilov brez posebnega sklicevanja na javno dostopne informacije. Zato je bila ta trditev zavrnjena.
- (61) Po razkritju je ta zainteresirana stran trdila, da je Komisija močno precenila kitajsko zmogljivost za aluminijasta kolesa ter podcenila stopnje izkoriščenosti. Zainteresirana stran je trdila zlasti, da bi se morala Komisija glede na visoko stopnjo sodelovanja kitajske industrije in vzorčenje, uporabljeno za sodelujoče proizvajalce izvoznike, pri ugotavljanju obsega proizvodnje in prostih zmogljivosti v LRK opreti izključno na podatke, ki so jih predložili sodelujoči proizvajalci izvozniki in CCCME. Poleg tega bi Komisija morala ekstrapolirati ugotovitve, povezane z vzorčenimi družbami, ter torej za področje OEM uporabiti 99-odstotno stopnjo izkoriščenosti zmogljivosti, za kitajsko industrijo aluminijastih koles na splošno pa 90-odstotno stopnjo izkoriščenosti zmogljivosti. Poleg tega je druga zainteresirana stran Komisijo pozvala, naj pojasni, kako je ocenila zlasti prosto zmogljivost na področju OEM.
- (62) Ena zainteresirana stran je trdila, da bi se morala Komisija pri ugotavljanju celotne proizvodnje aluminijastih koles na Kitajskem opirati na informacije, ki jih je predložila CCCME (175 milijonov enot), kar je v skladu s 180 milijoni enot, ocenjenimi v poročilu industrije iz uvodne izjave 55. Zainteresirana stran je trdila tudi, da Komisija nikoli ni pozvala CCCME, naj zagotovi dodatna pojasnila glede informacij, ki jih je predložila v zvezi s proizvodno zmogljivostjo in stopnjami njene izkoriščenosti.
- (63) Ista zainteresirana stran je trdila še, da javno dostopne informacije o zmogljivosti za del nesodelujočih družb, ki jih je opredelila Komisija, niso zanesljive. Poleg tega je zainteresirana stran izpodbijala tudi utemeljitev predpostavke o zmogljivosti 1,8 milijona enot tistih nesodelujočih družb, za katere ni bilo razpoložljivih informacij. Nadalje je zainteresirana stran trdila, da je 70-odstotna stopnja izkoriščenosti zmogljivosti, uporabljena za oceno njihove proste zmogljivosti, neutemeljena in preširoka, da bi bila ustrezna za trg Unije.
- (64) Kot odgovor na te trditve je Komisija navedla, da se je oprla na preverjene podatke vzorčenih proizvajalcev izvoznikov in navedene podatke sodelujočih družb. Kot je navedeno v uvodni izjavi 56, je Komisija prosto zmogljivost sodelujočih družb izračunala na podlagi podatkov, ki so jih te predložile, pri čemer je dobila prosto zmogljivost v višini 12 milijonov enot in 87-odstotno stopnjo izkoriščenosti zmogljivosti ⁽¹⁾. Podobno se je uporabil tudi prijavljeni obseg proizvodnje sodelujočih družb, tj. 91 804 845 enot.
- (65) Hkrati je bilo v uvodni izjavi 57 navedeno, da te številke predstavljajo le del celotne proizvodnje in proste zmogljivosti LRK. Skupni obseg proizvodnje štirih vzorčenih skupin predstavlja le 33 % skupnega ocenjenega obsega proizvodnje v LRK ⁽²⁾. Da bi Komisija dobila celovito sliko, je torej morala proučiti razpoložljive informacije, ki se nanašajo na celotno LRK. V zvezi s tem se ugotavlja, da je bila CCCME v nasprotju s trditvijo zainteresirane strani obveščena, da njenih podatkov o kitajski proizvodni zmogljivosti in stopnji izkoriščenosti zmogljivosti ni bilo mogoče upoštevati, ker niso bili utemeljeni z dokazi. CCCME je imela možnost, da predloži dokazila, česar ni storila. Zato se sklep, da podatkov o kitajski proizvodni zmogljivosti in stopnjah izkoriščenosti zmogljivosti, ki jih je predložila CCCME, ni mogoče uporabiti, ne spremeni.
- (66) Prav tako ni mogoče sprejeti trditve, da bi se morale stopnje izkoriščenosti zmogljivosti, ki so bile ugotovljene pri štirih vzorčenih skupinah, uporabiti za številne nesodelujoče družbe. Prvič, smiselno je predvidevati, da večje skupine proizvajalcev (iz katerih je sestavljen vzorec) poslujejo z bistveno višjimi stopnjami izkoriščenosti

⁽¹⁾ Stopnja izkoriščenosti zmogljivosti, ugotovljena pri štirih vzorčenih družbah, je bila 89 % in ne 99 %, kot je trdila zainteresirana stran.

⁽²⁾ Odstotni delež se nanaša na spremenjeno oceno proizvodne zmogljivosti za LRK po pripombah glede javno dostopnih informacij o zmogljivosti nekaterih nesodelujočih družb, kot je pojasnjeno v uvodnih izjavah 68 in 69. Navedeni obseg proizvodnje 21 sodelujočih družb predstavlja 48 % skupne ocenjene proizvodne zmogljivosti LRK.

zmogljivosti kot manjši proizvajalci, ki predstavljajo večino nesodelujočih družb ⁽¹⁾. Drugič, stopnje izkoriščenosti zmogljivosti, ki so bile leta 2012 ugotovljene pri štirih vzorčenih skupinah (89 %), so znatno presegle oceno za državo, ki je bila za isto obdobje navedena v poročilu Global and China Automotive Wheel Industry Report za obdobje 2012–2013 (tj. 70 %). Neskladje med obema števkama kaže, da se podatki štirih vzorčenih skupin, čeprav so bili sprejeti in uporabljeni za sklepe na ravni njihovih družb, ne morejo šteti za reprezentativne za preostalo LRK.

- (67) Kot odgovor na trditev iz uvodne izjave 61 je pojasnjeno, da proizvodne zmogljivosti in stopenj izkoriščenosti proizvodne zmogljivosti ni mogoče določiti ločeno za področje OEM in področje AM. Kolesa OEM in AM pogosto proizvajajo isti proizvajalci, pri čemer se lahko proizvajajo z istimi stroji, zato ustreznih številki ni mogoče ločiti. To je bilo potrjeno tudi v prvotni preiskavi, v kateri sta bili proizvodna zmogljivost in izkoriščenost zmogljivosti določeni brez ločitve obeh področij ⁽²⁾.
- (68) Komisija je natančno analizirala trditve in dokazila, ki so bila predložena v zvezi z javno dostopnimi informacijami o zmogljivosti opredeljenih nesodelujočih družb. Posledično je bila trditev zainteresirane strani sprejeta za 11 družb ⁽³⁾. Zato je povprečna letna proizvodna zmogljivost za zdaj 31 družb, v zvezi s katerimi so informacije javno dostopne, 1,67 milijona enot. Z ekstrapolacijo tega povprečja na preostalih 28 družb je ocenjena skupna zmogljivost opredeljenih nesodelujočih družb dosegla 98,4 milijona enot. Če se to prišteje proizvodni zmogljivosti sodelujočih družb (91,8 milijona), je letna kitajska proizvodnja najmanj 190 milijonov enot. Rezultati so povzeti v spodnji preglednici:

Preglednica 1

Vrsta družbe	Število zadevnih družb	Proizvodna zmogljivost (v enotah)	Prosta zmogljivost (v enotah)
Vse sodelujoče družbe	21	91 804 845	12 355 052
(od tega vzorčene)	4	62 589 289	
Opređeljene nesodelujoče družbe z javno dostopnimi informacijami o zmogljivosti	31	51 700 000	15 510 000
Opređeljene nesodelujoče družbe brez javno dostopnih informacij o zmogljivosti	28	46 696 776	14 009 033
Skupaj		190 201 621	41 874 085

- (69) Vendar je pomembno opozoriti, da se seznam opredeljenih nesodelujočih družb ne more šteti za izčrpnega. Kot je navedeno v uvodni izjavi 57, je glede na javne vire približno 110 malih in srednje velikih proizvajalcev koles, ki so izvozno naravnani, kar pomeni, da obstajajo še drugi, ki oskrbujejo samo domači trg. Nekateri od njih so dejansko mali proizvajalci majhnega obsega, ki jih je težko opredeliti. Vendar je kljub temu jasno, da je 190,2 milijona enot le najnižja ocena sedanje letne proizvodne zmogljivosti v LRK.
- (70) V zvezi z drugo trditvijo iz uvodne izjave 63 Komisija ugotavlja, da sprememba povprečne ravni proizvodnje na podlagi informacij, ki jih je predložila zainteresirana stran, vpliva na pripombo glede zanesljivosti vira, ki ga je Komisija predhodno uporabila. Poleg tega je pomembno poudariti, da je Komisija zavzela konservativno stališče, ko je za oceno verjetne proizvodne zmogljivosti družb brez javno dostopnih informacij uporabila povprečno raven zmogljivosti, ugotovljeno za 31 družb, in ni ekstrapolirala povprečne proizvodne zmogljivosti 21 sodelujočih družb (4,3 milijona) ali povprečne zmogljivosti štirih vzorčenih skupin (več kot 15 milijonov).

⁽¹⁾ Na Kitajskem ni neobičajno, da veliki in dobro uveljavljeni proizvajalci del svojih naročil za proizvodnjo oddajo nepovezanim dobaviteljem. To jim omogoča, da se hitro prilagodijo na povečano (ali zmanjšano) povpraševanje ter vključijo nepovezane dobavitelje šele, ko dosežejo optimalne stopnje izkoriščenosti zmogljivosti v svojih odvisnih družbah. Ta praksa je bila ugotovljena v največji skupini med vzorčenimi skupinami proizvajalcev.

⁽²⁾ Uredba Komisije (EU) št. 404/2010 z dne 10. maja 2010 o uvedbi začasne protidampinške dajatve na uvoz nekaterih aluminijastih platišč s poreklom iz Ljudske republike Kitajske (UL L 117, 11.5.2010, str. 64).

⁽³⁾ Podrobnosti analize in spremenjene zmogljivosti so na voljo na seznamu v javno dostopni dokumentaciji.

- (71) Pripomba zainteresirane strani glede zanesljivosti ocenjene 70-odstotne izkoriščenosti zmogljivosti za nesodelujoče družbe je bila obravnavana že v uvodnih izjavah 66 in (67). Poleg tega se v zvezi s poročilom Global and China Automotive Wheel Industry Report za obdobje 2012–2013, tj. virom za 70-odstotno stopnjo izkoriščenosti, ugotavlja, da je povzetek poročila, ki vključuje potrebne informacije, javno dostopen, čeprav Komisija nima dostopa do celotnega poročila. Poročilo je objavila raziskovalna organizacija „Research in China“⁽¹⁾. Trditev strani se zavrne.
- (72) Zato je na podlagi metodologije, kot je opisana v uvodni izjavi 58, ocenjeno, da prosta zmogljivost na Kitajskem znaša približno 42 milijonov enot na leto.
- (73) Ocena proste zmogljivosti, pridobljena z drugim pristopom, je še višja. Po odšteti ocenjenega obsega domače prodaje za leto 2015 (približno 57 milijonov enot⁽²⁾) in svetovnega izvoza LRK (ocenjen na 73,5 milijona enot⁽³⁾) od ocenjene celotne kitajske proizvodnje (190 milijonov enot⁽⁴⁾) v obdobju preiskave v zvezi s pregledom ostane približno 60 milijonov enot skupne proste zmogljivosti in zalog⁽⁵⁾.
- (74) Ker ni bilo drugih pripomb, je Komisija sklenila, da je letna prosta zmogljivost LRK med 42 in 60 milijoni enot. Celo najnižja ocena pomeni 84 % celotne proizvodnje Unije (50,5 milijona enot v obdobju preiskave v zvezi s pregledom) in predstavlja 60 % potrošnje Unije (70 milijonov v obdobju preiskave v zvezi s pregledom), kar se šteje za znatno.

3.2 Kitajska prodaja v tretje države in privlačnost trga Unije

- (75) LRK izvažata znatne količine aluminijastih koles v tretje države, ki niso države članice Unije, zlasti v ZDA, na Japonsko, v Mehiko, Kanado in Indijo⁽⁶⁾. Enako velja za štiri sodelujoče skupine. Njihov obseg izvoza na te trge predstavlja skoraj 89 % njihovega celotnega izvoza v tretje države v obdobju preiskave v zvezi s pregledom.
- (76) Komisija je za posamezno vrsto izdelka primerjala povprečno ceno štirih sodelujočih skupin za trge tretjih držav v obdobju preiskave v zvezi s pregledom z izvoznimi cenami za trg Unije v istem obdobju, pri čemer je odštela protidampinške dajatve, ki bi jih bilo treba sicer plačati. Primerjava je pokazala mešano sliko, ki je odvisna od obravnavanega trga.
- (77) Razmere na trgu ZDA (ki je v obdobju preiskave v zvezi s pregledom predstavljala skoraj 51 % celotnega obsega izvoza štirih vzorčenih skupin v tretje države) kažejo, da je bila približno polovica vrst izdelka, ki predstavljajo približno 25 % njihove prodaje v ZDA, dražja na trgu ZDA, druga polovica pa na trgu Unije⁽⁷⁾. Na podlagi je mogoče sklepati, da se bo v primeru izteka ukrepov določen obseg izvoza, ki je zdaj namenjen v ZDA⁽⁸⁾ (katerega cene so nižje od cen na trgu Unije), verjetno preusmerilo na Unijo.

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

⁽²⁾ V poročilu Global and China Automotive Wheel Industry Report za obdobje 2012–2013 je navedeno, da je bilo ob koncu leta 2012 na kitajskem domačem trgu 45 milijonov enot. V študiji družbe McKinsey z naslovom Bigger, better, broader: a perspective on China's auto market in 2020 (Večji, boljši, širši: pogled na kitajski avtomobilski trg leta 2020), ki je na voljo na naslovu <http://www.mckinseychina.com/bigger-better-broader-a-perspective-on-chinas-auto-market-in-2020/>, je ocenjeno, da bo kitajska avtomobilska industrija v obdobju 2011–2020 beležila 8-odstotno letno stopnjo rasti. Ob predpostavki, da je stopnja rasti v industriji koles podobna, je bilo leta 2015 na domačem trgu približno 57 milijonov enot.

⁽³⁾ Podatkovna zbirka kitajskega izvoza s povprečno stopnjo pretvorbe 10,91 kg/kolo.

⁽⁴⁾ 91,8 milijona enot 21 sodelujočih družb in 98,4 milijona enot ocenjene zmogljivosti 59 nesodelujočih družb.

⁽⁵⁾ Raven zalog je težko oceniti. V primeru koles AM je določen obseg zalog običajen, medtem ko so ravni zalog koles OEM običajno zanemarljive. V vsakem primeru za oceno razpoložljivih zmogljivosti za izvoz ni bistvene razlike med zalogami in prosto zmogljivostjo.

⁽⁶⁾ Podatkovna zbirka kitajskega izvoza. Celoten obseg izvoza iz LRK (brez Evropske unije) je v OPP znašal 772 720 ton (približno 71 milijonov enot), od tega jih je bilo 81 % (629 854 ton, tj. približno 58 milijonov enot) namenjenih v največjih pet zgoraj navedenih držav uvoznic.

⁽⁷⁾ Od 65 primerljivih vrst izdelka jih je bilo 29 dražjih na trgu Unije, 32 na trgu ZDA, pri štirih pa so bile cene podobne.

⁽⁸⁾ Na trgu Unije je bilo v primerjavi z ZDA dražjih 29 od 65 primerljivih vrst izdelka. Količina prodaje teh 29 vrst izdelka pri štirih vzorčenih skupinah je znašala približno 3,1 milijona enot, tj. približno 25 % njihove celotne prodaje v ZDA. Po podatkih podatkovne zbirke kitajskega izvoza je LRK v obdobju preiskave v zvezi s pregledom v ZDA izvozila 394 693 ton (več kot 36 milijonov enot) aluminijastih koles. Navedenih 25 % pomeni 8,9 milijona enot, kar je 12,7 % potrošnje Unije.

- (78) Kar zadeva cene izvoza iz LRK v Kanado, Indijo, na Japonsko in v Mehiko (ki so v obdobju preiskave v zvezi s pregledom skupaj predstavljale približno 40 % celotnega izvoza štirih kitajskih vzorčenih skupin), so bile povprečne prodajne cene za vrste izdelka, ki predstavljajo približno 22 % celotne količine izvoza v te države, nižje od njihovih prodajnih cen za Unijo (¹). To kaže tudi na verjetno preusmeritev kitajskega izvoza na Unijo v primeru izteka ukrepov. Preusmeritev iz Indije je še posebno verjetna, saj je ta država maja 2015, tj. sredi obdobja preiskave v zvezi s pregledom, uvedla dokončne protidampinške ukrepe.
- (79) Ena zainteresirana stran je trdila, da omejena privlačnost trga Unije ni v prid verjetnosti, da bi se kitajski uvoz v primeru razveljavitve ukrepov preusmeril. Zainteresirana stran je primerjala povprečne cene izvoza dveh vzorčenih skupin v Unijo in njune povprečne cene izvoza v druge države ter dokazovala, da so v drugih državah višje. Poleg tega je za eno od vzorčenih skupin primerjala cene izvoza 15 vrst izdelka v EU in druge države.
- (80) V odgovoru na to trditev je pomembno opozoriti, da se pri primerjavi povprečnih ravni cen ne upoštevajo razlike v ceni med vrstami izdelka. LRK v največjo državo uvoznico, tj. ZDA, izvažata večja kolesa. Poleg tega je združevanje prodaje v drugih državah tudi slabo, saj se pomešajo rezultati različnih držav uvoznic. To velja tudi za primerjavo posameznih vrst izdelka, izvedeno za eno od štirih vzorčenih skupin proizvajalcev izvoznikov.
- (81) Na drugi strani primerjava, ki jo je izvedla Komisija, temelji na preverjenih podatkih vseh štirih vzorčenih skupin proizvajalcev izvoznikov. Primerjava je izvedena na ravni vrste izdelka in ločeno za različne ciljne trge. Zato se metodologija, ki jo je uporabila Komisija, kot je pojasnjeno v uvodnih izjavah 76 do 78, šteje za zanesljivejšo in natančnejšo. Zato se trditev zainteresirane strani zavrne.
- (82) Ena zainteresirana stran je po razkritju trdila, da je Komisija nerazumno poudarila privlačnost trga Unije v primerjavi z drugimi državami uvoznicami. Trdila je zlasti, da primerjava za vsako posamezno vrsto, ki jo je izvedla Komisija, zakriva, da je dejansko le približno 25 % prodaje vzorčenih skupin v ZDA cenejše od prodajne cene istih vrst izdelka v Uniji. Poleg tega je trdila, da je treba izvoz v ZDA (ali katero koli drugo državo v tem primeru) analizirati kot celoto, tj. z združitvijo vseh vrst izdelka. Razlog je dejstvo, da kitajski proizvajalci ponujajo različne vrste aluminijastih koles, da zagotovijo zvestobo strank. Glede na utemeljitev zainteresirane strani bi to pomenilo, da dejstvo, da se dana vrsta aluminijastega kolesa pošlje iz Kitajske v ZDA po nižji ceni kot v Unijo, ne pomeni, da bi prišlo do preusmeritve, saj morajo kitajski dobavitelji zagotoviti „celoten portfelj izdelkov za vse države uvoznice“ in bi torej takšna preusmeritev porušila zanesljive dobavne verige.
- (83) Zainteresirana stran je cene primerjala tudi tako, da je združila vso prodajo po državah uvoznicah in s tem prikazala negativne zneske (tj. cene na trgih drugih tretjih držav so bile višje od cen na trgu Unije) na vseh trgih, razen na Japonskem. Na koncu je zainteresirana stran trdila, da je Komisija za analizo kanadskega, indijskega, japonskega in mehiškega trga sprejela drugačen pristop, saj je brez pojasnila združila obseg prodaje za vse štiri države uvoznice. Zainteresirana stran je zato trdila, da razkritje dejstev in premislekov, na podlagi katerih je Komisija nameravala uvesti protidampinške ukrepe, zainteresiranim stranem ni omogočalo, da bi razumele utemeljitev Komisije glede primerjave med njenimi izvoznimi cenami v Unijo in na trge drugih tretjih držav, torej je kršila člen 20 osnovne uredbe.
- (84) Komisija v odgovoru na te trditve opozarja, da se z uporabljenimi primerjavo vsake posamezne vrste niso zakrile količine opravljenih transakcij. Poleg tega je bil delež zadevnega obsega prodaje v ZDA stranem razkrit in uporabljen za količinsko opredelitev verjetnega obsega preusmeritve iz skupnega izvoza Kitajske v ZDA. Zato se trditev zainteresirane strani, da se s primerjavo posamezne vrste zakriva in/ali ne upošteva učinek obsega prodaje, zavrne. Druga trditev zainteresirane strani, tj. da je odločilen skupni dobiček vseh transakcij na izvoznem trgu, ne

(¹) Na trgu Unije je bilo v primerjavi s Kanado dražjih sedem od 20 primerljivih vrst izdelka, v primerjavi z Indijo sedem od 15 primerljivih vrst izdelka, v primerjavi z Japonsko 40 od 54 primerljivih vrst izdelka in v primerjavi z Mehiko šest od 12 primerljivih vrst izdelka. Ta prodaja vzorčenih kitajskih proizvajalcev izvoznikov predstavlja 2,3 milijona enot, tj. približno 22 % njihove celotne prodaje v te države. Po podatkih podatkovne zbirke kitajskega izvoza je LRK v obdobju preiskave v zvezi s pregledom v te države izvozila 235 161 ton (približno 21,5 milijona enot) aluminijastih koles. Navedenih 22,3 % pomeni 4,8 milijona enot, kar je 6,8 % potrošnje Unije.

pa primerjava cen za posamezno vrsto izdelka, ni niti utemeljena niti potrjena z ugotovitvami preiskave. Komisija je v preiskavi ugotovila, da tako za kitajske proizvajalce izvoznike kot za proizvajalce Unije praviloma velja, da se razpisi pripravijo in pogodbe sklenejo za posamezne vrste izdelka in ne za skupino izdelkov. Glede na navedeno Komisija še vedno meni, da je primerjava kitajskih prodajnih cen po posameznih vrstah na tretjih izvoznih trgih glede na kitajsko prodajo na trg Unije zanesljiv kazalnik privlačnosti trga Unije.

- (85) V nasprotju s trditvijo zainteresirane strani Komisija ni združila analize štirih držav uvoznic, tj. Kanade, Indije, Japonske in Mehike. Vse države uvoznice so bile analizirane ločeno, pri čemer so se sešteli le verjetni obsegi, ki so bili na voljo za preusmeritev iz vsake posamezne države ⁽¹⁾. Zato se trditev zainteresirane strani zavrne.
- (86) Ena zainteresirana stran je trdila, da so kolesa OEM bistveno dražja od koles AM, torej se je Komisija motila, ko se je oprla na cene AM, da bi pokazala, da bi kitajski proizvajalci izvozniki preusmerili aluminijasta kolesa na trg Unije.
- (87) Pojasnjeno je, da se Komisija v nasprotju s trditvijo strani pri primerjavi cen ni oprla le na prodajo koles AM, ampak na celotno sporočeno prodajo, pri kateri je področje AM predstavljalo le 20 %. Zato se ta trditev zavrne.
- (88) Ker ni bilo drugih pripomb, se sklepi glede analize izvoza štirih vzorčenih skupin v tretje države, kot so pojasnjeni v uvodnih izjavah 75 do 78, ne spremenijo. Zato se potrди verjetna preusmeritev dela kitajskega izvoza, ki je zdaj namenjen v ZDA, Kanado, Mehiko, na Japonsko in v Indijo, na trg Unije (ocenjena na 13,7 milijona enot) ⁽²⁾.

3.3 Prodaja na domačem trgu Kitajske in privlačnost trga Unije

- (89) Glede na velike količine domače prodaje se je analiziralo tudi stanje na kitajskem domačem trgu. Razpoložljive informacije kažejo, da kitajski avtomobilski trg raste, pri čemer naj bi se po napovedih do leta 2020 povečeval s povprečno 8-odstotno letno stopnjo rasti ⁽³⁾. Zaradi tesne povezanosti avtomobilskega trga in trga avtomobilskih koles se lahko enaka stopnja rasti predvideva tudi za trg avtomobilskih koles. Ta rast povečuje absorpcijsko sposobnost kitajskega domačega trga. Vendar to povečanje povpraševanja verjetno ne bo absorbiralo razpoložljive proste zmogljivosti. V zadnjih letih LRK veliko vlaga v proizvodnjo koles. Že samo štiri vzorčene skupine so v obravnavanem obdobju povečale svojo celotno zmogljivost za približno 16 milijonov enot, kar ustreza večjemu povpraševanju.
- (90) Povprečne cene štirih vzorčenih skupin na kitajskem domačem trgu (približno 35 EUR) so precej nižje od povprečnih prodajnih cen za Unijo (46,2 EUR). Čeprav je mogoče razliko v cenah delno pojasniti z različnimi vrstami izdelka in različnimi zahtevami, ta velika razlika pomeni, da bo trg Unije v primeru razveljavitve ukrepov postal še privlačnejši v primerjavi s kitajskim domačim trgom. Opozoriti je treba tudi, da so glavni izvozniki že vzpostavili poslovne stike v Uniji, kar pomeni, da se lahko v primeru spremembe sedanjih stopenj dajatev količine izvoza hitro povečajo.
- (91) Zato sta sklepa analize domače prodaje in tržnih pogojev v LRK, da domači trg ne more absorbirati prostih zmogljivosti in da je preusmeritev domače prodaje na Unijo zaradi velikih razlik v cenah verjetna.

⁽¹⁾ Ločene številke za posamezne države so: na trgu Unije je bilo v primerjavi s Kanado dražjih sedem od 20 primerljivih vrst izdelka, v primerjavi z Indijo sedem od 15 primerljivih vrst izdelka, v primerjavi z Japonsko 40 od 54 primerljivih vrst izdelka in v primerjavi z Mehiko šest od 12 primerljivih vrst izdelka. Obseg teh vrst izdelka na Japonskem predstavlja 1 263 052 koles, v Indiji 721 220 koles, v Mehiki 107 740 koles in v Kanadi 224 364 koles. Skupni obseg teh štirih držav je 2 316 376. Skupna količina prodaje štirih vzorčenih skupin v te štiri države uvoznice je 10 384 797 enot, pri čemer verjetna preusmeritev (2,3 milijona) predstavlja 22,3 %. Pri oceni verjetne preusmeritve iz LRK se je delež, ki znaša 22,3 %, uporabil za celotni kitajski izvoz v te štiri države uvoznice, kot je navedeno v podatkovni zbirki kitajskega izvoza, tj. 2 350 161 ton (približno 21,5 milijona enot), pri čemer verjetna preusmeritev znaša 4,8 milijona enot.

⁽²⁾ 8,9 milijona iz ZDA in 4,8 milijona iz štirih drugih držav uvoznic.

⁽³⁾ V študiji družbe McKinsey z naslovom *Bigger, better, broader: a perspective on China's auto market in 2020* (Večji, boljši, širši: pogled na kitajski avtomobilski trg leta 2020), ki je na voljo na naslovu <http://www.mckinseychina.com/bigger-better-broader-a-perspective-on-chinas-auto-market-in2020/>, je ocenjeno, da bo kitajska avtomobilska industrija v obdobju 2011–2020 beležila 8-odstotno letno stopnjo rasti.

- (92) Na podlagi navedenega je Komisija sklenila, da dejansko obstaja nevarnost, da bo v primeru izteka ukrepov velik del izvoza in domače prodaje preusmerjen na Unijo po dampinških cenah.
- (93) Ena zainteresirana stran je po razkritju trdila, da ugotovitev, da predvidena rast povpraševanja po aluminijastih kolesih na kitajskem domačem trgu verjetno ne bo absorbirala razpoložljivih prostih zmogljivosti, ni pravilna, saj so ocenjene proizvodna zmogljivost in stopnje izkoriščenosti napačne. Zainteresirana stran je izpodbijala tudi zanesljivost primerjave povprečnih cen, saj je Komisija že sama ugotovila, da primerjava povprečnih cen ne upošteva razlik v cenah vrst izdelka.
- (94) Pripombe glede proizvodne zmogljivosti in stopenj izkoriščenosti zmogljivosti so bile obravnavane v oddelkih 3.1 in 3.2. Številke, kot so bile potrjene po analizi pripomb, se niso spremenile tako, da bi se spremenil sklep iz uvodne izjave 89.
- (95) Dejstvo, da je primerjava povprečnih cen manj zanesljiva od primerjave na ravni vrste izdelka, ne spremeni sklepa, da so razlike med ravnmi cen še vedno velike. To dejstvo skupaj z znatno velikostjo domačega trga dejansko kaže na to, da se bo del prodaje v primeru izteka ukrepov verjetno preusmeril na trg Unije, čeprav tega glede na razpoložljive informacije ni mogoče natančno količinsko opredeliti. Zato predložene pripombe niso v nasprotju s sprejetimi sklepi, ki se torej potrjujejo.

4. Sklep o doppingu in verjetnosti nadaljevanja doppinga

- (96) Za vse štiri vzorčene kitajske proizvajalce izvoznike je bil v obdobju preiskave v zvezi s pregledom ugotovljen dopping. Poleg tega bodo kitajski proizvajalci izvozniki zaradi znatnih prostih zmogljivosti, ugotovljenih v LRK, ter privlačnosti trga Unije v primerjavi z nekaterimi tretjimi trgi in domačim trgom v primeru izteka ukrepov verjetno (ponovno) vstopili na trg Unije z znatnimi količinami aluminijastih koles po dampinških cenah.

D. OPREDELITEV INDUSTRIJE UNIJE

- (97) V industriji Unije od prvotne preiskave ni bilo večjih strukturnih sprememb. V obdobju preiskave v zvezi s pregledom je podoben izdelek proizvajalo približno 50 znanih proizvajalcev Unije. Ti predstavljajo industrijo Unije v smislu člena 4(1) osnovne uredbe.
- (98) Celotna proizvodnja v Uniji je v obdobju preiskave v zvezi s pregledom po ocenah znašala 50,5 milijona enot. Družbe, ki so podprle zahtevek za pregled, so predstavljale več kot 85 % celotne proizvodnje Unije v OPP. Kot je navedeno v uvodni izjavi 17, so proizvajalci Unije, ki so bili izbrani v vzorec, predstavljali več kot 30 % celotne proizvodnje podobnega izdelka v Uniji.

E. RAZMERE NA TRGU UNIJE

1. Uvodne opombe

- (99) Celotna proizvodnja Unije je bila določena na podlagi vseh razpoložljivih informacij, vključno z informacijami, navedenimi v zahtevku za pregled, podatki, pridobljenimi od vseh znanih proizvajalcev Unije pred začetkom preiskave in po njem, ter informacijami, pridobljenimi od vzorčenih proizvajalcev. Na podlagi teh informacij je bilo mogoče potrditi obstoj in raven proizvodnje tudi tistih proizvajalcev, ki niso sodelovali v preiskavi.
- (100) Kot je bilo ugotovljeno v prvotni preiskavi in kot je omenjeno v uvodni izjavi 28, se je izdelek prodajal prek dveh distribucijskih kanalov, in sicer na področje OEM in področje AM.
- (101) Nekatero zainteresirane strani so ponovno poudarile trditve iz prvotne preiskave, da bi bilo treba pri analizi škode razlikovati med aluminijastimi kolesi za področje OEM na eni strani in aluminijastimi kolesi za področje AM na drugi strani. Te trditve so temeljile na dejstvu, da je kitajski izvoz v času prvotne preiskave predstavljal zlasti področje AM, medtem ko je industrija Unija prevladovala zlasti na področju OEM.

- (102) V preiskavi je bilo ugotovljeno, kot je pojasnjeno v uvodnih izjavah 113 in 114, da so se kitajski proizvajalci izvozniki po prvotni preiskavi očitno preusmerili s področja AM na področje OEM. Zato ločena analiza učinka kitajskega uvoza na položaj industrije Unije po področju ni bila več potrebna.
- (103) Vendar so bili v skladu s prvotno preiskavo in za pridobitev čim celovitejše slike položaja industrije Unije v OPP nekateri kazalniki škode analizirani tudi ločeno na podlagi razpoložljivih informacij; pri analizi verjetnosti ponovitve škode sta se prav tako upoštevali različni področji.
- (104) V zvezi s trditvijo iz uvodne izjave 101 je ena zainteresirana stran dodala, da bi bilo treba razlikovati med področji na podlagi vrste strank, pri čemer je trdila, da stranke na področju OEM kupujejo drugo vrsto izdelka, tj. kolesa z blagovno znamko proizvajalca avtomobilov, kot stranke na področju AM, ki kupujejo kolesa z blagovno znamko proizvajalca koles. Po navedbah te strani to, ali se kolesa uporabljajo za montažo na nova vozila (OEM) ali prodajajo ločeno za zamenjavo originalnih koles (AM), ni tako pomembno.
- (105) Zahteva te strani je temeljila na netočni predpostavki, da bi Komisija kolesa z blagovno znamko proizvajalca avtomobilov, ki se prodajajo prek distribucijskih kanalov proizvajalcev avtomobilov ali njihovih pooblaščenih trgovcev, razvrstila kot prodajo na področju AM. Vendar je Komisija vsa kolesa z blagovno znamko proizvajalca avtomobilov obravnavala kot prodajo na področju OEM ne glede na to, ali so se uporabljala za montažo na nova vozila ali so se prodajala ločeno, kar je bilo v skladu z zahtevo strani.

2. Potrošnja Unije

- (106) V obravnavanem obdobju se je potrošnja Unije razvijala na naslednji način.

Preglednica 2

Potrošnja Unije

	2012	2013	2014	OPP
Celotna potrošnja (v tisoč enotah)	59 361	60 528	66 457	70 047
Indeks (2012 = 100)	100	102	112	118

Vir: zahtevek za pregled, Eurostat, preverjeni izpolnjeni vprašalniki.

- (107) Potrošnja Unije je bila določena s prištetjem uvoza iz Kitajske in drugih tretjih držav na podlagi Eurostatovih podatkov prodaji proizvajalcev Unije na trgu Unije. Podatki o prodaji industrije Unije na trgu Unije so bili pridobljeni iz zahtevka za pregled in prilagojeni na podlagi podatkov, navedenih v izpolnjenih vprašalnikih vzorčenih proizvajalcev Unije za OPP.
- (108) Potrošnja Unije se je v obravnavanem obdobju stalno povečevala, pri čemer se je skupno povečala za 18 %, tj. z 59,3 milijona enot leta 2012 na 70 milijonov enot v OPP. Povečanje potrošnje izraža povečanje proizvodnje avtomobilov v Uniji in višjo stopnjo uporabe aluminijastih koles pri novih avtomobilih. Vse večja potrošnja predstavlja veliko spremembo v primerjavi z gibanjem, ugotovljenim v prvotni preiskavi, ko se je potrošnja med letom 2006 in obdobjem preiskave („OP“) prvotne preiskave zmanjšala za 16 %, tj. z 58,6 milijona enot na 49,5 milijona enot.

- (109) Potrošnja Unije je bila analizirana tudi z razdelitvijo na področji OEM in AM. Obseg in tržni deleži so bili ocenjeni na podlagi informacij, ki so jih predložili vzorčni proizvajalci izvozniki, sodelujoča proizvajalca iz primerljive države in vzorčni proizvajalci Unije, ter na podlagi zahtevka. V spodnji preglednici je prikazan razvoj potrošnje po področjih v OPP v primerjavi z OP prvotne preiskave.

Preglednica 3

Potrošnja po področjih AM in OEM

Enote (v tisočih)	OP prvotne preiskave	OPP
Potrošnja OEM	34 915	65 168
<i>Indeks (OP = 100)</i>	100	188
Delež OEM v celotni potrošnji (%)	71	93
Potrošnja AM	14 592	4 879
<i>Indeks (OP = 100)</i>	100	33
Delež AM v celotni potrošnji (%)	29	7
Celotna potrošnja	49 508	70 047
<i>Indeks (OP = 100)</i>	100	141

Vir: zahtevek, Eurostat, preverjeni izpolnjeni vprašalniki, Izvedbena uredba Sveta (EU) št. 964/2010.

- (110) Po OP prvotne preiskave se je potrošnja na področju OEM povečala za 88 %, tj. s približno 35 milijonov enot na približno 65 milijonov enot, potrošnja na področju AM pa se je zmanjšala za skoraj 70 %, in sicer s približno 15 milijonov enot na približno 5 milijonov enot v OPP. To kaže, da se je potrošnja po OP prvotne preiskave v celoti povečala izključno zaradi povečanja potrošnje na področju OEM, pri čemer se je potrošnja na področju AM po OP prvotne preiskave znatno zmanjšala. Čeprav je področje OEM v OP prvotne preiskave že prevladovalo, se je torej njegov pomen še povečal, pri čemer je področje predstavljalo 93 % celotne potrošnje v OPP, področje AM pa je predstavljalo 7 % celotne potrošnje v primerjavi z 29 % v OP prvotne preiskave.
- (111) Ugotavlja se, da je področje OEM na splošno konkurenčnejše, saj prodaja poteka na večjem trgu z več akterji, konkurenca pa je prisotna med večjim številom dobaviteljev. Prisotnost na tem področju je tudi trajnejša. Preiskava je pokazala, da gospodarski subjekti, ki so se lahko preusmerili na področje OEM, običajno ostanejo na tem področju in se ne preusmerijo zlahka na področje AM. Razlog so natančne in stroge zahteve strank na področju OEM glede kakovosti in zasnove aluminijastih koles ter tudi kakovosti procesov in kvalifikacij, ki jim omogočajo, da poslujejo kot zanesljivi dobavitelji. Izdelki se običajno kupujejo le po fazi preskušanja in revidiranja procesa, pogodbeno razmerje med kupcem in prodajalcem pa lahko nato traja več let. Hkrati je treba opozoriti, da ima običajno vsak uporabnik OEM več dobaviteljev, ki jih je odobril, zato jih lahko razmeroma enostavno menjuje, če cene enega postanejo konkurenčnejše.

3. Obseg, cene in tržni delež uvoza iz LRK

3.1 Obseg in tržni delež uvoza iz LRK

Preglednica 4

Obseg in tržni deleži uvoza iz LRK

	2012	2013	2014	OPP
Obseg uvoza (v tisoč enotah)	3 371	2 436	2 439	2 237
Indeks (2012 = 100)	100	72	72	66
Tržni delež (%)	5,7	4,1	3,7	3,2

Vir: Eurostat.

- (112) Obseg uvoza iz LRK se je zmanjšal, in sicer s 3,3 milijona enot leta 2012 na 2,2 milijona enot v OPP, tj. za 34 %, z ustreznim zmanjšanjem tržnega deleža v obravnavanem obdobju s 5,7 % na 3,2 %, tj. za 2,5 odstotne točke. Čeprav sta se obseg in tržni delež uvoza iz Kitajske zmanjšala, je kitajskim proizvajalcem izvoznikom kljub veljavnim ukrepom uspelo ohraniti precejšen tržni delež. Komisija ugotavlja, da je bil del uvoza iz Kitajske (ki se je v obravnavanem obdobju gibal med 21 in 28 %) opravljen v okviru postopka aktivnega oplemenitenja in da zanj niso veljale protidampinške dajatve.
- (113) Poleg tega je bil razvoj obsega uvoza in tržnega deleža Kitajske v OPP v primerjavi z OP prvotne preiskave ocenjen z razdelitvijo na področji OEM in AM, kot je prikazano v spodnji preglednici.

Preglednica 5

Uvoz iz Kitajske in tržni deleži po področjih OEM in AM

	OP prvotne preiskave	OPP
Področje OEM		
Celoten uvoz iz Kitajske na področju OEM (v tisoč enotah)	1 183	1 606
Indeks (OP = 100)	100	136
Delež v celotnem uvozu (%)	19	72
Tržni delež v potrošnji OEM (%)	3,4	2,5
Tržni delež v celotni potrošnji (%)	2,3	2,3
Področje AM		
Celoten uvoz iz Kitajske na področju AM (v tisoč enotah)	4 954	631
Indeks (OP = 100)	100	13
Delež v celotnem uvozu (%)	81	28
Tržni delež v potrošnji AM (%)	33,9	12,9
Tržni delež v celotni potrošnji (%)	10,0	0,9

Vir: zahtevek, Eurostat, preverjeni izpolnjeni vprašalniki, Izvedbena uredba (EU) št. 964/2010.

- (114) Razvoj obsega uvoza iz Kitajske, razdeljen na zadevni področji, je sledil splošnemu gibanju v smeri znatno večje potrošnje na področju OEM, prikazane v uvodnih izjavah 109 do 111. Kitajski proizvajalci izvozniki so kljub splošnemu zmanjšanju uvoza aluminijastih koles iz Kitajske (glej preglednico 3) povečali svoj obseg uvoza na področju OEM. Natančneje se je obseg uvoza na področju OEM povečal s 1 183 milijonov enot v OP prvotne preiskave na 1 606 milijonov enot v OPP, kar pomeni, da so kitajski proizvajalci izvozniki uspeli svoj uvoz povečati za 0,4 milijona enot, kar je enako 63-odstotnemu povečanju v primerjavi z OP prvotne preiskave.
- (115) Na splošno je uvoz iz Kitajske na področju OEM predstavljal 72 % celotnega uvoza v OPP, pri čemer je bilo stanje v OP prvotne preiskave obratno, saj je kitajski uvoz na področju OEM predstavljal le 19 % celotnega uvoza v Unijo.
- (116) Kljub povečanju obsega prodaje na področju OEM se je tržni delež na tem področju zaradi večjega povečanja potrošnje na tem področju zmanjšal za 0,9 odstotne točke. Tržni delež kitajskega uvoza v celotni potrošnji je ostal nespremenjen, kar je tudi posledica večjega povečanja celotne potrošnje.
- (117) Iz navedenega sledi, da je razlog za skupno zmanjšanje obsega kitajskega uvoza izključno zmanjšanje uvoza na področju AM. Na tem področju se je kitajski uvoz dejansko znatno zmanjšal, tj. za skoraj 90 %, kar je pomenilo zmanjšanje tržnega deleža v okviru potrošnje na področju AM s 34 % v OP prvotne preiskave na 13 % v OPP sedanjega pregleda. Skupno se je delež uvoza na področju AM v okviru celotne potrošnje zmanjšal z 10 % v OP prvotne preiskave na 0,9 % v OPP sedanjega pregleda.
- (118) Ta preusmeritev kitajskih proizvajalcev izvoznikov s področja AM na področje OEM se je začela že v zadnjih dveh letih prvotne preiskave (tj. leta 2008 in v OP, glej uvodno izjavo 89 Izvedbene uredbe (EU) št. 964/2010). Kljub zmanjšanju tržnih deležev so kitajski proizvajalci izvozniki od prvotne preiskave ohranili svoj obseg prodaje in krog strank na področju OEM.

3.2 Cena uvoza in nelojalno nižanje prodajnih cen

Preglednica 6

Povprečna cena uvoza iz LRK

	2012	2013	2014	OPP
Povprečna cena v EUR/enoto	40,68	36,16	39,74	46,24
Indeks (2012 = 100)	100	89	98	114

Vir: Eurostat.

- (119) Povprečne cene uvoza iz LRK so se najprej znižale s 40,68 EUR/enoto leta 2012 na 36,16 EUR/enoto leta 2013, vendar so se leta 2014 spet zvišale na 39,74 EUR/enoto. V OPP so se še dodatno zvišale in dosegle raven 46,24 EUR/enoto. Skupno so se med letom 2012 in OPP zvišale za 14 %. To skupno zvišanje cen je skladno s svetovnimi cenovnimi gibanji ter splošnim gibanjem v smeri proizvodnje večjih in bolj dovršenih koles.
- (120) Opravljena je bila primerjava prodajnih cen na trgu Unije med cenami vzorčne industrije Unije in cenami uvoza iz zadevne države, ki so ga opravili vzorčni proizvajalci izvozniki. Upoštevale so se ustrezne prodajne cene vzorčne industrije Unije za neodvisne stranke, po potrebi prilagojene na raven cene franko tovarna, tj. brez prevoznih stroškov v Uniji ter po odbitku popustov in rabatov.
- (121) Te cene so se primerjale s cenami, ki so jih vzorčni kitajski proizvajalci izvozniki zaračunali brez popustov in ki so bile po potrebi prilagojene cenam CIF meja Unije z ustrezno prilagoditvijo zaradi stroškov po uvozu.

- (122) Po prištetu veljavnih carin in protidampinskih dajatev cenam CIF pri uvozu so bile cene vzorčenih proizvajalcev izvoznikov v povprečju višje od prodajnih cen industrije Unije na trgu Unije. Enak rezultat je veljal za uvoz nevezorčenih proizvajalcev izvoznikov.
- (123) Če bi se uvozne cene vzorčenih kitajskih proizvajalcev izvoznikov upoštevale brez protidampinskih dajatev, bi v povprečju nelojalno znižale prodajne cene industrije Unije za 8,0 %. Rezultat je še izrazitejši, če se področji OEM in AM analizirata ločeno, pri čemer je bila na področju OEM za vzorčene proizvajalce izvoznike ugotovljena stopnja nelojalnega nižanja prodajnih cen 8,7 %, na področju AM pa 12,4 %. Kar zadeva nevezorčene proizvajalce izvoznike, bi bila na podlagi podatkov Eurostata stopnja nelojalnega nižanja prodajnih cen v povprečju 7,5 %; ta primerjava je izvedena na podlagi povprečja, saj Eurostat ne razlikuje med vrstami izdelka.
- (124) Na koncu je bila izvedena primerjava cen v zvezi s kitajskim uvozom v okviru postopka aktivnega oplemenitenja, ki je predstavljal 20,6 % vsega kitajskega uvoza v OPP. Primerjava cen je bila izvedena med povprečnimi kitajskimi uvoznimi cenami v okviru postopka aktivnega oplemenitenja (na podlagi podatkov Eurostata, saj vzorčeni proizvajalci izvozniki niso sporočili prodaje v Unijo v okviru postopka aktivnega oplemenitenja) in povprečnimi prodajnimi cenami vzorčenih proizvajalcev Unije v OPP. Rezultat je bila 7,6-odstotna povprečna stopnja nelojalnega nižanja prodajnih cen. Ta primerjava je bila izvedena na podlagi povprečja, saj podatki Eurostata ne razlikujejo med vrstami izdelka, kot je navedeno v uvodni izjavi 123. Poleg tega je bil skupen obseg uvoza v okviru postopka aktivnega oplemenitenja zelo majhen in je predstavljal le 0,6 % celotne potrošnje Unije v OPP.
- (125) Ena zainteresirana stran je trdila, da so bile cene aluminijastih koles, prodanih na področju AM, na splošno znatno nižje od cen, ki so se zaračunavale za aluminijasta kolesa, prodana na področju OEM. Ta stran je trdila tudi, da se lahko ustrezna primerjava cen na področju OEM izvede le na „ravni razpisa“, pri čemer je trdila, da na tej ravni na splošno tudi po odštetu protidampinske dajatve ni nelojalnega nižanja prodajnih cen.
- (126) Izbor podatkov iz posameznih razpisov ne more nadomestiti analize, ki jo je Komisija izvedla na podlagi popolnih podatkov, tj. seznama transakcij prodaj in primerjave cen na podlagi vrste. Takšna primerjava izraža največjo možno količino podatkov transakcij, ki so bile dejansko izvedene. Kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 123, je analiza na podlagi popolnih podatkov vzorčenih proizvajalcev izvoznikov in proizvajalcev Unije pokazala 8,7-odstotno nelojalno nižanje prodajnih cen na področju OEM in 12,4-odstotno nelojalno nižanje prodajnih cen na področju AM, kar potrjuje nelojalno nižanje prodajnih cen na obeh področjih, če se upoštevajo cene brez protidampinskih dajatev. Zato se ta trditev zavrne.
- (127) Ista stran je po razkritju zahtevala, da Komisija pojasni, kako je zagotovila, da so bile cene kitajske domače prodaje, izvoza v Unijo in izvoza v tretje države primerljive. Ta metodologija je pojasnjena v uvodnih izjavah 123 in 126.

4. Uvoz iz drugih tretjih držav

Preglednica 7

Uvoz iz drugih tretjih držav

	2012	2013	2014	OPP
Turčija	6 189	6 879	8 316	9 218
Indeks (2012 = 100)	100	111	134	149
Tržni delež (%)	10,4	11,4	12,5	13,2
Povprečna cena v EUR/enoto	45,57	45,32	43,89	48,50
Indeks (2012 = 100)	100	99	96	106

	2012	2013	2014	OPP
Druge tretje države (razen Turčije)	7 104	6 778	8 177	8 696
<i>Indeks (2012 = 100)</i>	100	95	115	122
Tržni delež (%)	12,0	11,2	12,3	12,4
Povprečna cena v EUR/enoto	51,27	51,23	52,66	58,88
<i>Indeks (2012 = 100)</i>	100	100	103	115
Skupaj druge tretje države	13 294	13 657	16 493	17 914
<i>Indeks (2012 = 100)</i>	100	103	124	135
Tržni delež (%)	22,4	22,6	24,8	25,6
Povprečna cena v EUR/enoto	48,62	48,25	48,24	53,54
<i>Indeks (2012 = 100)</i>	100	99	99	110

Vir: Eurostat.

- (128) V obravnavanem obdobju se je uvoz iz drugih tretjih držav v Unijo stalno povečeval, in sicer se je s približno 13,2 milijona enot leta 2012 povečal na približno 17,9 milijona enot v OPP, tj. za 35 %. Ker se je potrošnja Unije v istem obdobju povečala le za 18 % (glej uvodno izjavo 107, preglednico 1), se je ustrezní tržni delež drugih tretjih držav povečal v manjšem obsegu, in sicer z 22,4 % leta 2012 na 25,6 % v OPP oziroma za 3,2 odstotne točke.
- (129) Uvozne cene iz tretjih držav razen Kitajske so bile v povprečju višje od kitajskih uvoznih cen in so se v obravnavanem obdobju zvišale za 10 %.
- (130) Turčija je za LRK druga največja uvoznica v Uniji. Obseg uvoza Turčije se je povečal s približno 6,1 milijona enot leta 2012 na približno 9,2 milijona enot v OPP, tj. za 49 %. To povečanje je povzročilo povečanje njenega tržnega deleža z 10,4 % leta 2012 na 13,2 % v OPP, tj. za 2,8 odstotne točke. Povprečne cene uvoza iz Turčije so bile v celotnem obravnavanem obdobju višje od povprečnih cen uvoza iz Kitajske. Zvišale so se s 45,57 EUR/enoto leta 2012 na 48,50 EUR/enoto v OPP, kar je 6-odstotno zvišanje.
- (131) Tržni delež uvoza iz tretjih držav razen Turčije se je le nekoliko povečal, in sicer z 12 % leta 2012 na 12,4 % v OPP. Cene uvoza iz drugih tretjih držav so bile v celotnem obravnavanem obdobju višje od cen uvoza iz LRK.

5. Gospodarski položaj industrije Unije

5.1 Splošne opombe

- (132) Komisija je v skladu s členom 3(5) osnovne uredbe proučila vse gospodarske dejavnike in kazalnike, ki vplivajo na položaj industrije Unije.
- (133) Kot je navedeno v uvodni izjavi 17, je bilo vzorčenje uporabljeno za določitev morebitne škode, ki jo je utrpela industrija Unije.

- (134) Komisija je za določitev škode razlikovala med makro- in mikroekonomskimi kazalniki škode. Makroekonomske kazalnike, povezane s celotno industrijo Unije, je ocenila na podlagi informacij, ki jih je zagotovil vložnik v zahtevku za pregled, in podatkov vzorčenih proizvajalcev Unije, ki so bili prilagojeni na podlagi podatkov, navedenih v izpolnjenih vprašalnikih vzorčenih proizvajalcev Unije za OPP. Ocenila je le mikroekonomske kazalnike, povezane z vzorčenimi družbami na podlagi podatkov iz vprašalnikov, ki so jih izpolnili vzorčeni proizvajalci Unije. Za oba sklopa podatkov je bilo ugotovljeno, da sta za gospodarski položaj industrije Unije reprezentativna.
- (135) Makroekonomski kazalniki so: proizvodnja, proizvodna zmogljivost, izkoriščenost zmogljivosti, obseg prodaje, tržni delež, rast, zaposlenost, produktivnost in višina stopnje dampinga.
- (136) Mikroekonomski kazalniki so: povprečne cene na enoto, stroški na enoto, stroški dela, zaloge, dobičkonosnost, denarni tok, naložbe, donosnost naložb in zmožnost zbiranja kapitala.

5.2 Makroekonomski kazalniki

5.2.1 Proizvodnja, proizvodna zmogljivost in izkoriščenost zmogljivosti

Preglednica 8

Proizvodnja, proizvodna zmogljivost in izkoriščenost zmogljivosti

	2012	2013	2014	OPP
Obseg proizvodnje (v tisoč enotah)	44 124	45 516	49 638	50 571
<i>Indeks (2012 = 100)</i>	100	103	112	115
Proizvodna zmogljivost (v tisoč enotah)	49 808	51 644	53 510	55 178
<i>Indeks (2012 = 100)</i>	100	104	107	111
Izkoriščenost zmogljivosti (%)	89	88	93	92
<i>Indeks (2012 = 100)</i>	100	99	105	103

Vir: zahtevek za pregled, preverjeni izpolnjeni vprašalniki.

- (137) Celotna proizvodnja Unije, proizvodna zmogljivost in izkoriščenost zmogljivosti so se v obravnavanem obdobju gibale na naslednji način:
- (138) Proizvodnja se je v obravnavanem obdobju povečala. Obseg proizvodnje se je v obravnavanem obdobju skupno povečal s 44,1 milijona enot leta 2012 na 50,5 milijona enot v OPP, tj. za 15 %. To povečanje izraža povečanje proizvodnje avtomobilov v Uniji in večjo uporabo aluminijastih koles pri novih avtomobilih.
- (139) Proizvodna zmogljivost se je v obravnavanem obdobju povečala s približno 49,8 milijona enot leta 2012 na približno 55,1 milijona enot v OPP, tj. za 11 %.
- (140) Ker se je obseg proizvodnje nekoliko bolj povečal kot proizvodna zmogljivost, se je izkoriščenost zmogljivosti v obravnavanem obdobju povečala z 89 % leta 2012 na 92 % v OPP, tj. za 3 odstotne točke.

5.2.2 Obseg prodaje in tržni delež

(141) Obseg prodaje in tržni delež industrije Unije sta se v obravnavanem obdobju gibala na naslednji način:

Preglednica 9

Obseg prodaje in tržni delež

	2012	2013	2014	OPP
Obseg prodaje (v tisoč enotah)	42 697	44 435	47 525	49 895
Indeks (2012 = 100)	100	104	111	117
Tržni delež (%)	71,9	73,4	71,5	71,2

Vir: zahtevek za pregled, Eurostat, preverjeni izpolnjeni vprašalniki.

- (142) Obseg prodaje se je v obravnavanem obdobju povečal z 42,6 milijona enot leta 2012 na približno 49,8 milijona enot v OPP, tj. za 17 %, kar je le nekoliko manj od 18-odstotnega povečanja potrošnje, opisanega v uvodni izjavi 107. Zato je povečanje obsega prodaje, ob upoštevanju vzporednega povečanja uvoza iz drugih tretjih držav, opisanega v uvodni izjavi 128, povzročilo rahlo zmanjšanje tržnega deleža industrije Unije z 71,9 % leta 2012 na 71,2 % v obdobju preiskave v zvezi s pregledom, tj. zmanjšanje za 0,7 odstotne točke v obravnavanem obdobju.
- (143) Poleg tega je bil razvoj obsega prodaje in tržnih deležev v OPP v primerjavi z OP prvotne preiskave ocenjen z razdelitvijo na področji OEM in AM, kot je prikazano v spodnji preglednici.

Preglednica 10

Obseg prodaje in tržni deleži po področjih OEM in AM

Enote (v tisočih)	OP prvotne preiskave	OPP
Področje OEM		
Obseg prodaje OEM	28 719	46 627
Indeks	100	162
Tržni delež OEM (delež proizvajalcev EU v celotni potrošnji OEM) (%)	82,3	71,6
Tržni delež OEM v celotni potrošnji (%)	58,0	66,6
Področje AM		
Obseg prodaje AM	7 075	3 268
Indeks	100	46
Tržni delež AM (delež proizvajalcev EU v celotni potrošnji AM) (%)	48,5	67,0
Tržni delež AM v celotni potrošnji (%)	14,3	4,7

Vir: zahtevek, Eurostat, preverjeni izpolnjeni vprašalniki, Izvedbena uredba (EU) št. 964/2010.

- (144) Obseg prodaje na področju OEM se je v OPP v primerjavi z OP prvotne preiskave povečal za 62 %, prodaja na področju AM pa se je v primerjavi z OP prvotne preiskave več kot prepolovila. Tržni delež proizvajalcev Unije na področju OEM se je zaradi večjega povečanja potrošnje na tem področju zmanjšal za 10,9 odstotne točke, in sicer z 82,3 % na 71,6 %. Tržni delež na področju AM se je zaradi vedno manjšega trga na tem področju povečal z 48,5 % na 67 %. Na splošno se je tržni delež industrije Unije na področju AM v okviru celotne potrošnje zmanjšal s 14,3 % v OP prvotne preiskave na 4,7 % v OPP sedanjega pregleda, medtem ko se je tržni delež industrije Unije na področju OEM v okviru celotne potrošnje v istem obdobju povečal z 58 % na 66,6 %. Razvoj v obeh segmentih ustreza splošnemu gibanju na trgu Unije ter izraža povečanje proizvodnje avtomobilov v Uniji in višjo stopnjo uporabe aluminijastih koles pri novih avtomobilih, kot je navedeno v uvodni izjavi 108.

5.2.3 Rast

- (145) Medtem ko se je potrošnja Unije v obravnavanem obdobju povečala za 18 %, je bila stopnja povečanja obsega prodaje industrije Unije nekoliko nižja, in sicer 17-odstotna, kar je povzročilo rahlo zmanjšanje tržnega deleža za 0,7 odstotne točke.

5.2.4 Zaposlenost in produktivnost

- (146) Zaposlenost in produktivnost sta se v obravnavanem obdobju gibali na naslednji način:

Preglednica 11

Zaposlenost in produktivnost

	2012	2013	2014	OPP
Število zaposlenih	12 227	12 673	13 689	14 265
Indeks (2012 = 100)	100	104	112	117
Produktivnost (v tisoč enotah/zaposlenega)	3 609	3 592	3 626	3 545
Indeks (2012 = 100)	100	100	100	98

Vir: zahtevek za pregled.

- (147) Zaposlenost v industriji Unije se je v obravnavanem obdobju povečala za skupno 17 %. To je v skladu s 15-odstotnim povečanjem obsega proizvodnje v obravnavanem obdobju.
- (148) V obravnavanem obdobju je produktivnost, merjena s številom proizvedenih enot/zaposlenega, ostala stabilna, pri čemer se je zelo rahlo zmanjšala za 2 % v OPP.

5.2.5 Višina stopnje dampa in okrevanje od preteklega dampa

- (149) V obdobju preiskave v zvezi s pregledom so bile individualne stopnje dampa, ugotovljene za vzorčne sodelujoče skupine družb, še vedno visoke in so znašale od 8,9 % do 25,9 % (glej uvodno izjavo 52). Vendar se je obseg uvoza iz Kitajske zmanjšal za 44 %, kar je povzročilo tudi zmanjšanje kitajskega tržnega deleža, ki je v OPP znašal 3,2 %. Kot je navedeno v uvodni izjavi 122, kitajske uvozne cene v OPP niso nelojalno znižale prodajnih cen industrije Unije na trgu Unije, zato je bil pritisk na cene zaradi uvoza iz Kitajske omejen. Veljavni protidampniški ukrepi so zato pozitivno vplivali na položaj industrije Unije.

5.3 Mikroekonomski kazalniki

5.3.1 Cene in dejavniki, ki vplivajo na cene

- (150) Povprečne prodajne cene industrije Unije za nepovezane stranke v Uniji so se v obravnavanem obdobju gibale na naslednji način:

Preglednica 12

Povprečne prodajne cene in stroški na enoto

	2012	2013	2014	OPP
Povprečna prodajna cena na enoto v Uniji (v EUR/enoto)	46,24	46,40	47,16	51,91
Indeks (2012 = 100)	100	100	102	112
Proizvodni stroški na enoto (v EUR/enoto)	43,10	43,13	42,82	46,76
Indeks (2012 = 100)	100	100	99	109

Vir: preverjeni izpolnjeni vprašalniki.

- (151) Povprečna prodajna cena industrije Unije na enoto, zaračunana nepovezanim strankam v Uniji, se je v obravnavanem obdobju zvišala za 12 %. To zvišanje je izražalo gibanje v smeri proizvodjanja večjih in bolj dovršenih koles, kot je podrobneje opisano v uvodni izjavi 153.
- (152) V obravnavanem obdobju so se proizvodni stroški na enoto zvišali za 9 %.
- (153) Preiskava je pokazala, da je bilo zvišanje stroškov predvsem posledica tehničnega razvoja aluminijastih koles zaradi naraščajoče težnje po proizvodnji velikih koles in koles visokega sijaja, ki zahtevajo dodatne proizvodne postopke. Preiskava je tudi pokazala, da čeprav razlike v cenah glavne surovine (aluminija) lahko vplivajo na stroške na enoto, je njihov vpliv na dobičkonosnost omejen, saj so bile cene aluminija v pogodbah s strankami na trgu OEM večinoma indeksirane.

5.3.2 Stroški dela

- (154) Povprečni stroški dela industrije Unije so se v obravnavanem obdobju gibal na naslednji način:

Preglednica 13

Stroški dela

	2012	2013	2014	OPP
Povprečni stroški dela na zaposlenega (v EUR)	31 285	31 624	31 021	32 096
Indeks (2012 = 100)	100	101	99	103

Vir: preverjeni izpolnjeni vprašalniki.

- (155) Med letom 2012 in OPP so se povprečni stroški dela na zaposlenega pri vzorčenih proizvajalcih Unije nekoliko zvišali, in sicer za 3 %.

5.3.3 Zaloge

(156) Zaloge industrije Unije so se v obravnavanem obdobju gibale na naslednji način:

Preglednica 14

Zaloge

	2012	2013	2014	OPP
Končne zaloge (v tisoč enotah)	851	842	986	866
<i>Indeks (2012 = 100)</i>	100	99	116	102
Končne zaloge kot delež proizvodnje	4,5 %	4,2 %	4,6 %	3,9 %
<i>Indeks (2012 = 100)</i>	100	92	101	87

Vir: preverjeni izpolnjeni vprašalniki.

- (157) Zalog ni mogoče šteti za pomemben kazalnik škode, saj se aluminijasta kolesa večinoma proizvajajo po naročilu; zaloga, ki obstaja v določenem trenutku, je večinoma blago, ki je že prodano, vendar še ni dobavljeno. Zato so gibanja zalog navedena zgolj informativno.
- (158) Končne zaloge so se v obravnavanem obdobju na splošno povečale za 2 %. Končne zaloge kot odstotek proizvodnje so se nekoliko zmanjšale, in sicer s 4,5 % leta 2012 na 3,9 % v OPP, tj. za 0,6 %.

5.3.4 Dobičkonosnost, denarni tok, naložbe, donosnost naložb in zmožnost zbiranja kapitala

Preglednica 15

Dobičkonosnost, denarni tok, naložbe in donosnost naložb

	2012	2013	2014	OPP
Dobičkonosnost prodaje v Uniji nepovezanim strankam (v % prihodka od prodaje)	6,8	7,0	9,2	9,9
<i>Indeks (2012 = 100)</i>	100	103	135	146
Denarni tok (v tisoč EUR)	102 147	111 918	129 833	155 044
<i>Indeks (2012 = 100)</i>	100	110	127	152
Naložbe (v tisoč EUR)	64 110	38 643	65 749	71 338
<i>Indeks (2012 = 100)</i>	100	60	103	111
Donosnost naložb (%)	18,6	20,1	27,4	31,6
<i>Indeks (2012 = 100)</i>	100	108	147	170

Vir: preverjeni izpolnjeni vprašalniki.

- (159) Komisija je dobičkonosnost vzorčenih proizvajalcev Unije določila tako, da je neto dobiček pred obdavčitvijo pri prodaji podobnega izdelka nepovezanim strankam v Uniji izrazila kot odstotek prihodkov od te prodaje. V obravnavanem obdobju se je dobičkonosnost industrije Unije postopno povečala in izražala večje zvišanje cen kot stroškov proizvodnje, kot je prikazano v preglednici 12 v uvodni izjavi 150. Tako se je s 6,8 % leta 2012 povečala na 9,9 % v OPP, tj. za 3,1 odstotne točke v obravnavanem obdobju.
- (160) Poleg tega je bila dobičkonosnost analizirana tudi z razdelitvijo na področji OEM in AM. Na podlagi tega je bila ocenjena dobičkonosnost prodaje na področju AM 13,6 %, ocenjena dobičkonosnost prodaje na področju OEM pa 9,6 %. Opozoriti je treba, da je bil obseg prodaje na področju AM v primerjavi z obsegom prodaje na področju OEM v OPP zelo majhen, zato je imel le majhen vpliv na celotno dobičkonosnost.
- (161) Neto denarni tok je sposobnost industrije Unije, da sama financira svoje dejavnosti. Denarni tok se je v celotnem obravnavanem obdobju povečal. Neto denarni tok se je v obravnavanem obdobju v skladu z večjimi dobički na splošno povečal za 52 %.
- (162) Naložbe so se v obravnavanem obdobju povečale za 11 %. Skupne naložbe so se med letoma 2012 in 2013 zmanjšale, kar je bilo povezano z dokončanjem nekaterih naložb leta 2012. Nato so se med letoma 2013 in 2014 povečale za 43 %, med letom 2014 in OPP pa še za nadaljnjih 8 %. V nekaterih primerih so bile naložbe delno namenjene zamenjavam zastarelih strojev. Vendar je bilo veliko naložb namenjenih tudi novim zmogljivostim v skladu z večjim povpraševanjem in predvidenim povečanjem povpraševanja v prihodnjih letih. Naložbe pa so bile povezane tudi z odzivom na večje povpraševanje po tehnično bolj dovršenih kolesih visokega sijaja, ki zahtevajo dodatne zmogljivosti, kar zadeva stroje in barvanje.
- (163) Donosnost naložb je dobiček v odstotkih neto knjigovodske vrednosti osnovnih sredstev. Enako kot drugi finančni kazalniki je bila donosnost naložb pri proizvodnji in prodaji podobnega izdelka pozitivna, kar je izražalo gibanje dobičkonosnosti. Donosnost naložb se je v obravnavanem obdobju na splošno povečala za 13 odstotnih točk.
- (164) Kar zadeva zmožnost zbiranja kapitala, je okrevanje od preteklega dampainga povečalo zmožnost vzorčenih proizvajalcev Unije, da zagotovijo denarna sredstva za podoben izdelek, in izboljšalo njihov finančni položaj s povečanjem notranje ustvarjenih sredstev. Preiskava je pokazala, da se je zmožnost zbiranja kapitala v obravnavanem obdobju na splošno povečala. To pa je družbam omogočilo naložbe v zamenjavo opreme in povečanje proizvodne zmogljivosti, kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 162.

6. Sklep o škodi

- (165) Glede na vse večjo potrošnjo je lahko industrija Unije zaradi vzpostavljenih protidampinskih ukrepov okrevala po preteklem dampaingu in v OPP dosegla zdrav gospodarski položaj. Opozoriti je treba, da je industrija Unije v prvotni preiskavi utrpela znatno škodo v obliki zmanjšanja obsega proizvodnje in prodaje, ki ga je povzročil pritisk na cene zaradi kitajskega uvoza, kar se je najbolj kazalo v vse manjši dobičkonosnosti.
- (166) V obravnavanem obdobju te preiskave so skoraj vsi kazalniki škode kazali pozitivno gibanje. Industrija Unije je povečala svoj obseg prodaje in obseg proizvodnje. V skladu s splošnim zvišanjem cen na trgu Unije je zvišala tudi svoje prodajne cene, in sicer za več kot stroške. Pozitivno gibanje obeh obsegov (prodaje in proizvodnje) in cen je pozitivno vplivalo na dobičkonosnost industrije Unije. Do tega je prišlo ob skoraj nespremenjenih tržnih deležih, saj je imel koristi od večje potrošnje tudi uvoz iz drugih tretjih držav, zlasti Turčije, vendar po cenah, ki so bile višje od kitajskih uvoznih cen. Poleg tega je industrija Unije povečala svoje naložbe, vključno z naložbami v nove zmogljivosti in naložbami kot odziv na večje povpraševanje po kolesih visokega sijaja.

- (167) Točneje se je dobičkonosnost povečala s 6,8 % leta 2012 na 9,9 % v OPP. Prodajne cene so se v obravnavanem obdobju zvišale za 12 %, medtem ko so se stroški na enoto zvišali v manjši meri, tj. za 9 %, in so v celotnem obravnavanem obdobju ostali pod povprečno prodajno ceno. Obseg proizvodnje se je povečal za 15 %, proizvodna zmogljivost za 11 %, obseg prodaje pa za 17 %. Čeprav je bilo povečanje potrošnje v obravnavanem obdobju večje, tj. 18-odstotno, se je tržni delež industrije Unije v obravnavanem obdobju nekoliko zmanjšal, in sicer za 0,7 odstotne točke. Tržni delež se je z 71,9 % leta 2012 zmanjšal na 71,2 % v OPP. Naložbe so se v obravnavanem obdobju povečale za 11 %, donosnost naložb pa z 18,6 % leta 2012 na 31,6 % v OPP. Medtem ko je produktivnost ostala nespremenjena, se je zaposlenost v skladu z obsegom proizvodnje in prodaje v obravnavanem obdobju povečala za 17 %.
- (168) Nekateri kazalniki škode so se analizirali ločeno za področji OEM in AM. Proučitev je pokazala, da je industrija Unije v skladu s splošnim razvojem trga Unije znatno povečala prodajo na področju OEM in zmanjšala prodajo na področju AM. Ocenjeno je bilo, da je bila dobičkonosnost na obeh področjih pozitivna kljub zmanjšanju obsega prodaje na področju AM.
- (169) Komisija je na podlagi navedenega sklenila, da industrija Unije ni utrpela znatne škode v smislu člena 3(5) osnovne uredbe.

F. VERJETNOST PONOVIŠKE ALI NADALJEVANJA ŠKODE

- (170) Preiskava je pokazala, da se je uvoz iz Kitajske v obdobju preiskave v zvezi s pregledom izvajal po dampinskih ravneh cen in da obstaja verjetnost nadaljevanja dampinga, če bi se ukrepi iztekli.
- (171) Ker industrija Unije ni utrpela znatne škode, je bilo ocenjeno, ali obstaja verjetnost ponovitve škode, če bi se ukrepi proti Kitajski iztekli v skladu s členom 11(2) osnovne uredbe.
- (172) Za določitev verjetnosti ponovitve škode so bili analizirani naslednji elementi: proizvodna zmogljivost in proste zmogljivosti na Kitajskem, privlačnost trga Unije, izvozna politika kitajskih proizvajalcev izvoznikov v drugih tretjih državah, vključno z obstojem protidampinskih ali izravnalnih ukrepov za aluminijasta kolesa v drugih tretjih državah, prodaja na kitajskem domačem trgu, obseg kitajskega uvoza in cene na trgu Unije, vključno s cenami v okviru postopka aktivnega oplemenitenja. Pri analizi sta se upoštevala tudi povečanje potrošnje v Uniji in dobičkonosnost industrije Unije v obravnavanem obdobju.

Proizvodne zmogljivosti in proste zmogljivosti na Kitajskem

- (173) Analiza iz uvodnih izjav 55 do 74 je pokazala, da so bile razpoložljive proste zmogljivosti na Kitajskem znatne. Ocenjeno je bilo, da proste zmogljivosti znašajo med 42 in 60 milijoni enot. Že spodnja vrednost takšne proste zmogljivosti zajema več kot 80 % proizvodnje Unije, kar je v OPP znašalo 50,5 milijona enot. Poleg tega predstavlja približno 60 % celotne potrošnje Unije v OPP, ki je bila 70 milijonov enot.

Privlačnost trga Unije

- (174) Kot je prikazano v uvodnih izjavah 77 in 78, so bile iz Kitajske velike količine med drugim izvožene tudi v ZDA, Kanado, Indijo, na Japonsko in v Mehiko. Ravni cen sodelujočih proizvajalcev izvoznikov na glavnih izvoznih trgih so bile delno nižje od ravni cen istih proizvajalcev izvoznikov v Uniji. Primerjalno gledano je torej trg Unije privlačen zaradi priložnosti za kitajske proizvajalce izvoznike, da dosežejo večje dobičke. Na podlagi tega je bila spodbuda za preusmeritev tega izvoza na trg Unije v primeru razveljavitve ukrepov visoka. Zadevne količine ustrezajo ocenjenim 14 milijonom enot v OPP ⁽¹⁾ ali 20 % potrošnje Unije ter približno 28 % obsega proizvodnje in prodaje industrije Unije.

⁽¹⁾ Glej opombe 31 do 34, kjer so izračunane zadevne količine za glavne izvozne trge.

- (175) Poleg tega je bilo v zvezi s prodajo na kitajskem domačem trgu ugotovljeno, kot je opisano v uvodnih izjavah 89 do 92, da kitajski domači trg ne more absorbirati prostih zmogljivosti, ki so na voljo na Kitajskem, in da je preusmeritev domače prodaje na Unijo zaradi ugotovljenih velikih razlik v cenah verjetna.
- (176) Avtomobilska industrija Unije je v OPP že kupovala izdelke od kitajskih proizvajalcev izvoznikov in vzpostavila tesne poslovne stike z njimi. Kot je navedeno v uvodni izjavi 111, morajo kitajski dobavitelji pri proizvodnji upoštevati določene tehnične standarde, ki jih zahtevajo stranke v Uniji. Štirje vzorčni kitajski proizvajalci izvozniki so izvažali skoraj izključno na področju OEM in so bili torej na tem področju že dobro prisotni kot v celoti potrjeni dobavitelji.
- (177) Kot je prikazano v uvodni izjavi 113, je celoten uvoz kitajskih proizvajalcev izvoznikov na področju OEM v OPP znašal približno 1,6 milijona enot. Glede na to, da so vzorčni kitajski proizvajalci izvozniki predstavljali približno 40 % celotnega kitajskega uvoza v OPP (tj. približno 880 000 enot), kot je ugotovljeno v uvodni izjavi 14, in glede na dejstvo, da so bili ti izvozniki potrjeni za področje OEM, se lahko sklene, da so le približno polovico celotnega uvoza na področju OEM opravili vzorčni proizvajalci izvozniki, drugo polovico pa so opravili nevrzorčeni ali nesodelujoči proizvajalci izvozniki. Torej je velik del drugih kitajskih proizvajalcev izvoznikov, za katere ni bilo razpoložljivih informacij, potrjenih proizvajalcev, ki trenutno izvažajo v Unijo na področju OEM.
- (178) Na podlagi tega se lahko smiselno sklene, da bo vsaj nekaj kitajske proste zmogljivosti že kmalu na voljo za izvoz v Unijo.

Gibanje cen na trgih drugih tretjih držav

- (179) Analizirana je bila tudi raven cen kitajskega izvoza na trge drugih tretjih držav, da bi se ugotovile verjetne ravni cen na trgu Unije v primeru razveljavitve ukrepov. Gibanje cen na trgih drugih tretjih držav se je štelo za razumen kazalnik za prihodnje gibanje cen v Uniji glede na velik in reprezentativen izvoz na te trge, do katerih je bil v obravnavanem obdobju tega pregleda dostop neomejen. Poleg tega so bili na voljo podatki sodelujočih proizvajalcev izvoznikov za posamezno vrsto izdelka. Izvozne cene vzorčenih proizvajalcev izvoznikov na trgih drugih tretjih držav so se primerjale s prodajnimi cenami industrije Unije za primerljive vrste izdelka. Ta podrobna primerjava cen je razkrila, da so bile v OPP kitajske cene na trgih drugih tretjih držav za 7,4 milijona enot povprečno 30 % nižje od cen industrije Unije na trgu Unije. Velika razlika v cenah skupaj z obsežnimi razpoložljivimi prostimi zmogljivostmi na Kitajskem predstavlja močno spodbudo za kitajske proizvajalce izvoznike, da v primeru razveljavitve ukrepov hitro (pre)usmerijo izvoz na trg Unije.
- (180) Ukrepi trgovinske zaščite proti uvozu kitajskih aluminijastih koles so že bili uvedeni na drugih pomembnih trgih, in sicer v Avstraliji (protidampinški in izravnalni ukrepi) ter nedavno tudi v Indiji (protidampinški ukrepi), kar pomeni tudi, da je dostop do teh trgov za kitajske proizvajalce izvoznike omejen. Poleg tega je bilo v sedanji preiskavi ugotovljeno, da je stopnja dampinga v OPP ostala visoka. Ob upoštevanju podobnega gibanja cen na trgih drugih tretjih držav torej ni razloga, da naj bi se kitajske prakse oblikovanja cen v primeru razveljavitve ukrepov v Uniji spremenile.
- (181) Glede na informacije, predložene v zahtevku za pregled, se lahko verjetni razvoj razmer na trgu v Uniji v primeru razveljavitve ukrepov prikaže tudi z razvojem razmer v ZDA, kjer ni protidampinških ukrepov. V ZDA so kitajski proizvajalci izvozniki pridobili več kot 50-odstotni tržni delež, zaradi česar je prenehalo poslovati več kot 20 domačih proizvajalcev. Ugotavlja se, da imajo glavni proizvajalci avtomobilov proizvodne obrate in nabavne organizacije v ZDA in Uniji, kar pomeni, da iste skupine družb poslujejo na obeh trgih in je verjetno, da bodo ob soočanju z velikim obsegom uvoza iz Kitajske po nizkih cenah uporabile enake strategije.
- (182) Ena zainteresirana stran je trdila, da razpoložljive proste zmogljivosti na Kitajskem zadevajo le aluminijasta kolesa na področju AM in da ne bi bilo razpoložljivih prostih zmogljivosti za kolesa OEM, pri katerih se povpraševanje povečuje. Količina kitajskih koles OEM bi torej bila omejena, pri čemer ni verjetno, da bi se lahko velike količine prodajale na trgu Unije, kjer prevladuje področje OEM. To stran je zanimalo tudi, kako je bila ugotovljena kitajska prosta zmogljivost na področju OEM in kateri kitajski proizvajalci so se šteli za potrjene.

- (183) Kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 177, so približno 50 % kitajskega izvoza na področju OEM v Unijo opravili nevezorčeni ali nesodelujoči proizvajalci izvozniki na Kitajskem. Torej je velik del kitajskih proizvajalcev izvoznikov, za katere ni bilo razpoložljivih informacij, potrjenih proizvajalcev, ki trenutno izvažajo v Unijo na področju OEM. Na podlagi tega je bilo sklenjeno, da bo vsaj nekaj kitajske proste zmogljivosti že kmalu na voljo za izvoz v Unijo na področju OEM.
- (184) Več kitajskih proizvajalcev izvoznikov je trdilo, da dejstva, da imajo nekatere vrste izdelka na drugih izvoznih trgih nižjo ceno, ni mogoče šteti za spodbudo za kitajske proizvajalce izvoznike, da bi ta izvoz v primeru razveljavitve ukrepov (pre)usmerili na trg Unije. Trdili so, da je bilo napačno, da Komisija pri analizi gibanja kitajskih cen ni upoštevala vrst izdelka, katerih cene kitajskih izvoznikov na trgih drugih tretjih držav so bile višje od cen iste vrste, ki jo prodaja industrija Unija na trgu Unije, kar je privedlo do bistveno previsoke navedbe možnega nelojalnega nižanja prodajnih cen, ki bi dejansko znašalo le 0,45 %. Nadalje so te strani trdile, da bi drugi izvozni trgi ustvarili višje dobičke kot izvoz na trg Unije ter da morajo kitajski izvozniki ohraniti svoja poslovna razmerja na kitajskem domačem trgu in izvoznih trgih v drugih tretjih državah. Trdile so tudi, da morajo biti kitajski izvozniki zmožni svojim strankam na teh trgih dobaviti celoten portfelj izdelkov in jih torej zgolj višje cene na trgu Unije ne bi spodbudile k preusmeritvi izvoza nekaterih vrst izdelka na Unijo. Zato so trdile, da v primeru izteka ukrepov ne bi bilo nevarnosti znatnega povečanja uvoza iz Kitajske.
- (185) Prvič, cilj analize Komisije, opisane v uvodni izjavi 179, je bil določiti razlike med cenami za primerljive vrste izdelka, ki se zaračunavajo na trgu Unije, in cenami, ki se zaračunavajo na trgih drugih tretjih držav, da bi ugotovila verjetne ravni cen kitajskega uvoza na trgu Unije v primeru razveljavitve ukrepov, ne pa določiti stopnje nelojalnega nižanja prodajnih cen. Ta razlika v ceni kaže tudi, da lahko kitajski proizvajalci izvozniki vstopijo na trg Unije s cenami, ki so bistveno nižje od cen industrije Unije, vendar so še vedno na višji ravni kot cene na trgih drugih tretjih držav. To predstavlja močno spodbudo za kitajske proizvajalce izvoznike za izvoz na trg Unije, pri čemer se med drugim upošteva tudi velika prosta zmogljivost na Kitajskem. Drugič, trditev, da morajo proizvajalci izvozniki strankam na drugih trgih dobavljati celoten portfelj izdelkov, ni bila utemeljena. Preiskava je pokazala nasprotno, in sicer da običajno za vsako vrsto izdelka ločeno poteka razpisni postopek in da stranke kupujejo iste vrste izdelka od več dobaviteljev, kar ne podpira trditve, da je treba isti stranki zagotoviti obsežen portfelj vrst izdelka. Zato se te trditve zavrnejo.
- (186) Iste strani so trdile tudi, da obstoj ukrepov trgovinske zaščite proti uvozu kitajskih aluminijastih koles v Avstraliji in Indiji ni pomemben ter da na podlagi obstoja ukrepov trgovinske zaščite na posameznih trgih ni mogoče sklepati, kakšne bodo prakse oblikovanja cen na drugih trgih, saj se te lahko ugotovijo le na podlagi preiskave, ki jo izvedejo pristojni preiskovalni organi. Te strani so nadalje trdile, da so ukrepi trgovinske zaščite uvedeni na podlagi podatkov, ki se nanašajo na preteklo obdobje preiskave, pri čemer bi moral pregled zaradi izteka ukrepa temeljiti na v prihodnost usmerjeni analizi. Nazadnje, Indija in Avstralija bi bili po mnenju teh strani za kitajske proizvajalce le manjša izvozna trga, pri čemer bi izvoz v ti državi uvoznici zaradi nezadostne zmogljivosti ustreznih domačih industrij kljub uvedbi ukrepov ostal nespremenjen. Zato so te strani trdile, da uvedba protidampinskih ukrepov v teh državah ne bi pomenila možnosti za preusmeritev izvoza s teh trgov na Unijo.
- (187) V nasprotju s trditvijo Komisija avstralske ali indijske preiskave ni uporabila za prikaz verjetnosti nadaljevanja dampedinga na trgu Unije. Vendar obstoj ukrepov trgovinske zaščite na teh trgih kaže, da je dostop do teh trgov omejen. Kar zadeva možnost preusmeritve izvoza na Unijo, Avstralija ni bila vključena v oceno obsega. Kar zadeva Indijo, je bilo zaradi dejstva, da so bili protidampinski ukrepi uvedeni šele leta 2015, presojeno, da bi se lahko sklepalo o točnem vplivu. Kot je navedeno zgoraj, pa je verjetno, da se vsaj del teh količin preusmeri na trg Unije. Poleg tega je bila Indija v OPP eden od največjih izvoznih trgov za kitajske proizvajalce izvoznike, ki je predstavljal enako stopnjo kot celoten kitajski izvoz v Unijo v istem obdobju in torej ni nepomemben. Zato se ta trditev zavrne.
- (188) Iste strani so poleg tega trdile, da naj bi odsotnost vzpostavljenih protidampinskih ukrepov v ZDA kazala, da kitajski proizvajalci izvozniki na tem trgu ne izvajajo nepoštenih trgovinskih praks. Nadalje so trdile, da je bilo

povečanje kitajskega uvoza in uvoza iz drugih tretjih držav v ZDA povezano le s pomanjkanjem dobave domače industrije na trgu ZDA. Trdile so tudi, da je bil razlog za bankrot nekaterih velikih proizvajalcev ZDA leta 2009 svetovna finančna kriza in ne kitajski uvoz. Poleg tega so trdile, da kljub dejstvu, da imajo glavni proizvajalci avtomobilov v ZDA proizvodne obrate in nabavne organizacije v ZDA in Uniji, kar pomeni, da iste skupine družb poslujejo na obeh trgih, ni verjetno, da bi na obeh trgih uporabile enake strategije glede kitajskega uvoza.

- (189) Prvič, namen Komisije ni bil ugotoviti, ali je v ZDA obstajal uvoz kitajskih proizvajalcev izvoznikov po nepoštenih cenah. Vendar razmere v ZDA kažejo, da uporabniki, če se soočijo s kitajskim uvozom po nizkih cenah, zamenjajo dobavitelje, pri čemer se je domača industrija hitro umikala s trga. V preiskavi je bilo ugotovljeno, da bi bila pričakovana raven cen kitajskega uvoza v Unijo v primeru izteka ukrepov 8–30 % nižja od sedanje ravni cen industrije Unije. Poleg tega je bilo ugotovljeno, da bi bila raven izvoznih cen na trgu Unije verjetno izrazito dampinška. Trditev, da zaprtje domačih proizvajalcev v ZDA in izguba tržnega deleža industrije ZDA nista bila povezana s povečanjem kitajskega uvoza, ampak s finančno krizo, ni bila utemeljena in se zato zavrne. Kitajski proizvajalci izvozniki so med upadom gospodarske rasti dejansko uspeli povečati svoje tržne deleže v ZDA. Tudi če je finančna in gospodarska kriza morda vplivala na položaj domačih proizvajalcev ZDA, je torej povečanje kitajskega uvoza po nizkih cenah ta položaj bistveno poslabšalo. Tudi trditev, da bi isti proizvajalci avtomobilov uporabili drugačne strategije nakupov v Uniji kot v ZDA, ni bila utemeljena in se torej zavrne. Kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 181, glavni proizvajalci avtomobilov poslujejo in kupujejo kolesa za svoje proizvodne obrate tako v ZDA kot v Uniji, pri čemer ni objektivnih razlogov, da bi v primeru razveljavitve dajatev in iste ravni cen na obeh trgih uporabili različne strategije glede uvoza iz Kitajske.. Zato se ohranja stališče, da razvoj na trgu ZDA kaže verjeten razvoj razmer na trgu v Uniji v primeru razveljavitve ukrepov.

Kitajske cene na trgu Unije

- (190) Kot je navedeno v uvodni izjavi 123, bi uvozne cene vzorčenih kitajskih proizvajalcev izvoznikov na trgu Unije brez protidampinških dajatev nelojalno znižale prodajne cene industrije Unije za 8 %. Pri ločeni analizi področij AM in OEM so bili rezultati izrazitejši, tj. 12,4 % na področju AM in 8,7 % na področju OEM. Kar zadeva nevezane proizvajalce izvoznike, bi bila stopnja nelojalnega nižanja prodajnih cen na podlagi podatkov Eurostata 7,5-odstotna. Ugotovljeno je bilo, da je povprečna stopnja nelojalnega nižanja prodajnih cen pri uvozu v okviru postopka aktivnega oplemenitenja, kot je navedeno v uvodni izjavi 124, na isti ravni (7,6 %). Vendar je treba opozoriti, da slednja, kot je prav tako navedeno v uvodni izjavi 124, temelji na povprečnih cenah, pri čemer ne razlikuje med različnimi vrstami izdelka in ustreza le zelo majhnemu delu potrošnje Unije v OPP, tj. 0,6 %. Nasprotno, kot je navedeno v uvodni izjavi 179, so razlike med kitajskimi cenami v ZDA, na Japonskem in v Indiji ter cenami industrije Unije temeljile na informacijah, ki so jih predložili sodelujoči kitajski proizvajalci izvozniki, pri izračunih pa so se upoštevale različne vrste izdelka. Zato so bili ti izračuni natančnejši in so se šteli za boljši kazalnik možnih prihodnjih prevladujočih ravni cen kitajskih proizvajalcev izvoznikov v primeru izteka ukrepov kot izračuni cen za izvoz v okviru postopka aktivnega oplemenitenja, ki so temeljili le na povprečjih.

Učinek na položaj industrije Unije

- (191) Na podlagi zgoraj navedenih dejstev se lahko sklene, da je v primeru razveljavitve ukrepov verjetno, da bi se uvoz iz Kitajske nadaljeval v velikem obsegu in po dampinških cenah, ki bi verjetno znatno nelojalno nižale prodajane cene industrije Unije (med 8 % in približno 30 %) in torej izvajale pritisk na nižanje cen na trgu. Strategija kitajskih proizvajalcev izvoznikov glede prodaje na trgu Unije po ceni, ki je 8–30 % nižja od prodajne cene industrije Unije, je verjetna, ker bi jim omogočila pridobiti tržni delež v Uniji, ki je privlačen trg, hkrati pa bi jim omogočala prodajo po višjih cenah kot v ZDA (in na trgih drugih tretjih držav).
- (192) Zato bo industrija Unije verjetno izgubila obseg proizvodnje in prodaje ter tržne deleže na trgu Unije. Ta razvoj bo verjetno imel škodljive učinke na položaj industrije Unije, saj pri tej vrsti industrije, ki ima neprožno strukturo stroškov in visoke stalne stroške, manjši obseg proizvodnje in prodaje skupaj z nižjimi prodajnimi cenami

nedvomno negativno vpliva na dobičkonosnost. Do tega je prišlo v prvotni preiskavi, ko so se kitajske ravni cen znižale za 8 %, zaradi česar se je obseg kitajskega uvoza povečal s 3,7 milijona enot na 6,1 milijona enot (kar ustreza povečanju tržnega deleža s 6,3 % na 12,4 %) in je industrija Unije utrpela znatno škodo. Industrija Unije se je takrat odzvala z zmanjšanjem proizvodnje (-24 %) in prodaje (-21 %) ter znižanjem cen (-6 %), kar je vplivalo na dobičkonosnost, ki se je zmanjšala s 3,2 % na -5,4 %. Znižanje kitajskih cen v prvotni preiskavi ustreza stopnji nelojalnega nižanja cen, ugotovljeni v OPP za uvoz sodelujočih kitajskih proizvajalcev izvoznikov po odstetju ugotovljenih protidampinskih dajatev. Glede na znatno nižje ravni cen na trgu ZDA (in trgih drugih tretjih držav) je verjetno, da bo znižanje cen kitajskega uvoza v primeru razveljavitve ukrepov na višji ravni. V konservativnem scenariju, da se bodo ravni cen kitajskega uvoza zmanjšale za 15 %, bo vpliv na dobičkonosnost industrije Unije verjetno bistveno večji od ugotovitev v prvotni preiskavi in bi lahko pomenil zmanjšanje za približno 16 odstotnih točk.

- (193) Nekateri zainteresirani strani so trdile, da naj bi bilo sklicevanje na položaj industrije Unije v prvotni preiskavi neustrezno glede na to, da so se tržne razmere zelo spremenile in je zdaj za zadovoljitev povpraševanja Unije potreben uvoz. Trdile so, da se bo povpraševanje v Uniji še naprej povečevalo in da bo vedno bolj presegalo zmogljivost industrije Unije. Zato možni učinki povečanja uvoza ne bi bili enaki kot v obravnavanem obdobju prvotne preiskave.
- (194) Preiskava je dejansko pokazala, da so se razmere na trgu Unije po prvotni preiskavi spremenile, in sicer se je potrošnja v obravnavanem obdobju sedanje preiskave povečala, medtem ko se je v prvotni preiskavi zmanjšala. Na drugi strani je preiskava pokazala tudi, da je industrija Unije povečala in bo še naprej povečevala svojo proizvodno zmogljivost, da bo lahko izpolnjevala potrebe vse večje potrošnje ter s tem preprečila povečanje vrzeli med potrošnjo Unije in njeno zmogljivostjo. Poleg tega je preiskava kljub trditvam nekaterih zainteresiranih strani, da trg z aluminijastimi kolesi usmerjajo zahteve strank glede posebnih tehničnih kvalifikacij, pokazala, da je med dobavitelji na trgu močna konkurenca na področju cen. To potrjuje tudi dejstvo, da industrija Unije ni mogla v celoti izkoristiti večjega povpraševanja, ampak je uspela zgolj ohraniti svoje tržne deleže razmeroma stabilne, pri čemer so se v obravnavanem obdobju nekoliko zmanjšali. To kaže, da je kljub večjemu povpraševanju napačno predvidevati, da bo industrija Unije to večje povpraševanje sama po sebi v celoti izkoristila in da bo lahko proizvajala s polno zmogljivostjo. V prvotni preiskavi je bil ugotovljen nizkocenovni dampinski uvoz na trg Unije, ki je prevzemal tržne deleže industrije Unije. Ob upoštevanju ugotovljenih verjetnih stopenj nelojalnega nižanja prodajnih cen (8–30 %) in veliko prostih zmogljivosti na Kitajskem se lahko pričakuje, da bo nizkocenovni uvoz kljub povečanju potrošnje zelo verjetno prevzel stranke in tržni delež industrije Unije. Zato je sklicevanje na prvotno preiskavo ustrezno, trditve strank v zvezi s tem pa so bile zavrjene.
- (195) Zato je v verjetnem scenariju, da bo v primeru razveljavitve ukrepov prišlo do obsežnega kitajskega uvoza po nizkih dampinskih cenah na trg Unije, razumno pričakovati, da se bo industrija Unije odzvala podobno, kot je bilo ugotovljeno v prvotni preiskavi, tj. z učinki na obseg in cene. Na podlagi dejstev te preiskave se dejansko lahko sklene, da bo dobičkonosnost zaradi verjetnega znižanja cen (približno 8–30 %), zvišanja stroškov proizvodnje (zaradi zmanjšanja obsega proizvodnje) in zmanjšanja obsega prodaje (ker bodo kitajski proizvajalci izvozniki pridobili tržne deleže) na pragu dobička ali bo negativna, v vsakem primeru pa bo nižja od ciljnega dobička iz prvotne preiskave (3,2 %).
- (196) Dodaten premislek je temeljil na izračunu neškodljive cene industrije Unije na podlagi njenih povprečnih stroškov proizvodnje v OPP in zgornjega ciljnega dobička iz prvotne preiskave v okviru konservativnega scenarija, da je to še vedno primerna raven dobička. Vendar je industrija Unija v zvezi s tem trdila, da 3,2-odstotna raven dobička ne bi zagotovila dolgoročnega preživetja industrije in da bi bila v tej kapitalno intenzivni industriji primerna raven dobička 10 %. Na podlagi 3,2-odstotnega ciljnega dobička je bila povprečna izračunana neškodljiva cena 48,26 EUR/enoto. Opozoriti je treba na verjetnost, da bodo lahko kitajski proizvajalci izvozniki v odsotnosti dajatev na trgu Unije prodajali po cenah, ki so vsaj 8 ali celo 30 % nižje od cen industrije Unije. Tudi če bi se kitajske uvozne cene znižale le za 8 %, bi morala industrija Unije svoje prodajne cene znižati na raven, ki je nižja od neškodljive cene, kot je ugotovljeno zgoraj, da bi bila konkurenčna cenam uvoza, kar potrjuje škodljivo raven verjetnih uvozih cen. Položaj bi bil še resnejši, če bi se uvozne cene še bolj znižale, kar je dejansko verjetno, kot kaže zgornja analiza kitajskih cen na tretjih trgih.

- (197) Posledično se bodo naložbe industrije Unije verjetno zmanjšale, kar bo vplivalo na proizvodno zmogljivost in zaviralo tehnološki razvoj industrije Unije. To bi lahko povzročilo zaprtje obratov in izgubo delovnih mest v Uniji. Opozoriti je treba, da se bo to stanje verjetno še poslabšalo zaradi dejstva, navedenega v uvodni izjavi 162, in sicer da je industrija Unije že v obravnavanem obdobju vlagala v povečanje zmogljivosti. Morebitno zmanjšanje obsega prodaje in proizvodnje zaradi povečanja obstoječe zmogljivosti bo še bolj škodljivo vplivalo na gospodarski položaj industrije Unije.
- (198) Zainteresirane strani so trdile, da bi industrija Unije tudi v odsotnosti ukrepov ohranila svoj obseg prodaje in tržne deleže, saj trg Unije ne bi bil dovolj privlačen, da bi kitajski proizvajalci izvozniki v primeru razveljavitve ukrepov svoj izvoz preusmerili z drugih tretjih držav na trg Unije. Na podlagi tega so te strani izpodbijale opisani učinek povečanja kitajskega izvoza na položaj industrije Unije, zlasti kar zadeva naložbe in izgube delovnih mest. Trdile so, da bo industrija Unije glede na domnevne omejitve zmogljivosti ohranila svoj obseg prodaje in ravni dobička.
- (199) Ta trditve je temeljila na domnevi, da bi kitajski proizvajalci izvozniki dosegli večje dobičke na trgih drugih tretjih držav in bi bil njihov gospodarski interes ohraniti svoje stranke na trgih teh tretjih držav. Te domneve niso bile utemeljene z dokazi ali potrjene v preiskavi. V nasprotju s trditvijo so ugotovitve preiskave jasno pokazale, da se bo v odsotnosti ukrepov uvoz iz Kitajske verjetno nadaljeval, kot je podrobneje opisano v uvodnih izjavah 75 do 96. Ta uvoz se bo verjetno izvajal po cenah, ki so znatno nižje od cen industrije Unije, in bo verjetno prevzel pomemben obseg prodaje Unije, kot je podrobneje pojasnjeno spodaj v uvodnih izjavah 200 do 242. Na podlagi teh dejstev se trditve zadevnih zainteresiranih strani v zvezi s tem zavrnejo.
- (200) Če bi se verjetnost ponovitve škode na področjih OEM in AM analizirala ločeno, rezultati glede na vedno večjo preusmeritev kitajskih proizvajalcev izvoznikov na področje OEM ne bi bili bistveno drugačni. Pričakuje se, da se bo gibanje trga v smeri področja OEM v prihodnosti nadaljevalo. Zato se lahko tudi pričakuje, da se bo vedno večji kitajski uvoz na področju OEM nadaljeval in se bo torej tudi glavni pritisk na cene zaradi kitajskega uvoza izvajal na tem področju. To bo verjetno pomembno vplivalo na dobičkonosnost industrije Unije in njen položaj kot celote, kot je opisano v uvodnih izjavah 191 do 197.
- (201) Več zainteresiranih strani je trdilo, da zaradi predvidenega povečanja povpraševanja po aluminijastih kolesih na Kitajskem in v svetu ni nevarnosti preusmeritve kitajskega izvoza aluminijastih koles na Unijo. Te strani so trdile, da se bo kitajsko povpraševanje na domačem trgu v obdobju 2016–2020 predvidoma povečalo za 14 milijonov enot, svetovno povpraševanje pa za 23 milijonov enot. Na podlagi tega so predvidevale, da bodo ti trgi lahko absorbirali kitajsko prosto zmogljivost.
- (202) Te trditve so temeljile na predpostavki, da bosta svetovna in kitajska zmogljivost ostali nespremenjeni. Vendar kaže, da gospodarski subjekti na Kitajskem in drugih tretjih trgih povečujejo svoje proizvodne zmogljivosti, da bi zadovoljili naraščajoče povpraševanje. Kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 89, so v obravnavanem obdobju že samo štiri vzorčene skupine povečale skupno zmogljivost za približno 16 milijonov enot. Kot je navedeno v uvodnih izjavah 75 do 82, je preiskava tudi pokazala, da je trg Unije privlačen za kitajski izvoz v primerjavi z drugimi glavnimi kitajskimi izvoznimi trgi, kar zadeva ravni cen. To velja tudi za kitajski domači trg, kjer so ravni cen v povprečju precej nižje kot v Uniji. Na podlagi navedenega bodo imeli kitajski izvozniki močno spodbudo za (pre)usmeritev svojega izvoza na Unijo namesto na druge izvozne trge ali svoj domači trg. Poleg tega, kot je navedeno v uvodni izjavi 78, je Indija, ki je eden od glavnih kitajskih izvoznih trgov, maja 2015 uvedla protidampinške dajatve, zato obstaja velika verjetnost, da se bo izvoz v primeru izteka ukrepov preusmeril na Unijo. Protidampinške in izravnalne dajatve proti Kitajski veljajo tudi v Avstraliji.
- (203) V vsakem primeru bi sedanje znatne proste zmogljivosti na Kitajskem, kot so navedene v uvodni izjavi 74, močno presegale predvideno povečanje svetovnega povpraševanja. Na podlagi tega so bile te trditve zavrjene.
- (204) Iste strani so tudi trdile, da uvoz iz Kitajske ni nelojalno nižal prodajnih cen industrije Unije. Trdile so tudi, da so bile kitajske cene aluminijastih koles za druge izvozne trge višje od cen za Unijo in da trg Unije zato ni privlačen za kitajske izvoznike.

- (205) Kot je navedeno v uvodni izjavi 123, so bile ugotovljene stopnje neulojalnega nižanja prodajnih cen ob neupoštevanju protidampinskih dajatev pri uvoznih cenah vzorčenih kitajskih proizvajalcev izvoznikov v povprečju 8-odstotne. Povprečna stopnja neulojalnega nižanja prodajnih cen pri nevzorčenih kitajskih proizvajalcih izvozniki je bila na podlagi podatkov Eurostata 7,5-odstotna. Kot je pojasnjeno v uvodnih izjavah 75 do 92 in 202, je preiskava tudi pokazala, da je trg Unije privlačen za kitajske izvoznike. Zato je bila ta trditev zavrjena.
- (206) Več strani je trdilo, da je bil kitajski uvoz zadevnega izdelka v OPP izveden le v omejenih količinah in je bil na trgu Unije prisoten le v omejenem deležu. Na podlagi tega so te strani dvomile v ugotovitev Komisije, da so kitajski proizvajalci izvozniki po prvotni preiskavi ohranili svoj krog strank na področju OEM. Na koncu so izpostavili, da so kitajski proizvajalci izvozniki na področju AM in na splošno izgubili svoj obseg prodaje in tržni delež.
- (207) Zgornje trditve kot takšne ne nasprotujejo ugotovitvam Komisije glede obsega trgov. Opozoriti je treba, da te zainteresirane strani niso zanikale, kot je bilo ugotovljeno v preiskavi, da se je po OP prvotne preiskave povečala prodaja na trgu OEM. Na podlagi tega gibanja te zainteresirane strani niso zagotovile razumnih pojasnil ali dokazov, ki bi podprli njihovo trditev, da so kitajski proizvajalci izvozniki po OP prvotne preiskave izgubili svoj krog strank na področju OEM. Položaj industrije Unije v OPP je bil opisan v uvodnih izjavah 132 do 169. Ker je bilo sklenjeno, da industrija Unije v OPP ni utrpela znatne škode, je trditev, da kitajski uvoz ni povzročal pritiska na trg Unije, brezpredmetna. Verjeten razvoj kitajskega uvoza v Unijo v primeru izteka ukrepov je bil analiziran v uvodnih izjavah 54 do 96, verjeten vpliv tega uvoza pa v uvodnih izjavah 191 do 200. Zadevne strani niso navedle podrobnosti v zvezi s svojo splošno trditvijo in zlasti niso navedle, s katerimi deli analize Komisije naj se ne bi strinjale. Zato se te trditve zavrnejo. Na koncu je treba v zvezi s trditvijo, da predvideno povpraševanje po aluminijastih kolesih presega zmogljivost industrije Unije, opozoriti, da cilj ukrepov ni zagotoviti 100-odstotni delež industrije Unije ali kakor koli drugače preprečiti uvoz. Zato se tudi ta trditev zavrne.
- (208) Iste strani so trdile, da bo zaradi razlik med proizvodno zmogljivostjo industrije Unije in povpraševanjem na trgu Unije vsako povečanje kitajskega uvoza konkurenčno predvsem z drugimi viri uvoza, posebnost s Turčijo, zlasti ker so se proizvajalci Unije začeli vedno bolj preusmerjati na tehnološko naprednejše izdelke, ki se domnevno ne proizvajajo na Kitajskem ali v drugih tretjih državah.
- (209) Ta trditev ni bila utemeljena. Nasprotno, preiskava je pokazala, da tehnološko naprednejše izdelke proizvajajo tudi kitajski proizvajalci in proizvajalci tretjih držav. Poleg tega je bila povprečna cena uvoza iz Turčije, kot je prikazano v uvodnih izjavah 130 in 150, nižja od cen industrije Unije in bodo torej stranke industrije Unije imele veliko večjo spodbudo za preusmeritev na kitajske dobavitelje kot stranke turških dobaviteljev. Zato se ta trditev zavrne.
- (210) Iste strani so trdile tudi, da so bile kitajske uvozne cene v Nemčiji (za katero se je trdilo, da je največji trg za aluminijasta kolesa v Uniji) višje od uvoznih cen iz Turčije, pri čemer so bile na podlagi Eurostatovih podatkov tudi kitajske cene višje od prodajnih cen številnih držav članic Unije. Informacije o cenah so bile predložene za OPP, leto 2015 in prvo četrtino leta 2016. Na podlagi tega so strani trdile, da kitajski uvoz ni povzročal pritiska na cene industrije Unije. Strani so trdile še, da bi se stopnje neulojalnega nižanja prodajnih cen kitajskega uvoza nižale in da je zato mogoče skleniti, da leta 2016 ne bi bilo neulojalnega nižanja prodajnih cen ali neulojalnega nižanja ciljnih cen, tudi če bi se od prodajnih cen odštele protidampinske dajatve.
- (211) Prvič, v skladu s členom 3 in členom 4(1) osnovne uredbe analiza prodajnih cen industrije Unije, slika škode in verjetnost ponovitve škode temeljijo na oceni trga Unije kot celote in industrije Unije kot celote. Prodajnih cen v nekaterih regijah Unije zato ni mogoče upoštevati ločeno. Zadevne strani niso trdile ali pokazale, da so bili pogoji iz člena 4(1)(b) osnovne uredbe izpolnjeni.
- (212) Drugič, ta trditev je v vsakem primeru temeljila na primerjavi povprečnih cen/kg brez upoštevanja razlik med vrstami izdelka. Kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 123, je analiza na podlagi popolnih in preverjenih podatkov vzorčenih proizvajalcev izvoznikov in proizvajalcev Unije dejansko pokazala 8-odstotno povprečno stopnjo neulojalnega nižanja prodajnih cen.

- (213) Tretjič, trditev, da bodo stopnje nelojalnega nižanja prodajnih cen in nelojalnega nižanja ciljnih cen leta 2016 postale negativne, je temeljila zgolj na predpostavkah, ki niso bile podprte z dokazi. Zato se te trditve zavrnejo.
- (214) Iste strani so trdile tudi, da odprava protidampinskih ukrepov ne bo povzročila škodljivega pritiska na cene, ker bi vsako pomanjkanje dobičkonosnosti v industriji Unije temeljilo na visoki ravni stroškov, ki niso povezani s stroški surovin. Nadalje so trdile, da bi lahko industrija Unije z racionalizacijo svojih stroškov proizvodnje ohranila stopnjo dobička, višjo od ciljnega dobička. Te strani so trdile tudi, da zvišanja cen in stroškov proizvodnje ni mogoče povezati s tehničnim razvojem aluminijastih koles ter zlasti s proizvodnjo večjih koles in tako imenovanih koles visokega sijaja.
- (215) Prvič, kot je navedeno v uvodnih izjavah 151 in 153, je preiskava pokazala, da je bilo zvišanje prodajne cene in stroškov proizvodnje industrije Unije povezano zlasti z znatnim povečanjem deleža večjih koles in tako imenovanih koles visokega sijaja. Ta sklep je temeljil na preverjenih informacijah vzorčenih proizvajalcev Unije. Zadevne strani niso predložile nobenih dokazov, ki bi nasprotovali tem preverjenim številkam ali jih postavili pod vprašaj. Zato se trditve v zvezi s tem zavrnejo. Drugič, trditev, da bi lahko industrija Unije z racionalizacijo svojih stroškov proizvodnje ohranila stopnjo dobička, višjo od ciljnega dobička, je bila zgolj domneva in ni bila podprta z dokazi. Preiskava je razkrila, da je bila industrija Unije uspešna, kot kaže dejstvo, da se nominalna produktivnost industrije Unije kljub večji velikosti in zapletenosti aluminijastih koles v obravnavanem obdobju ni spremenila, kot je prikazano v preglednici 10. Zato se te trditve zavrnejo.
- (216) Iste strani so trdile tudi, da bi bili kitajski proizvajalci aluminijastih koles na trgu večjih koles in koles visokega sijaja manj konkurenčni od industrije Unije, ker bi še vedno morali vlagati v posebne stroje in opremo za proizvodnjo teh vrst koles v velikih količinah. Zato so trdile, da odprava protidampinskih ukrepov ne bi vplivala na dobičkonosnost proizvajalcev Unije na področju teh posebnih, tehnološko naprednejših izdelkov.
- (217) Prvič, preiskava je pokazala, da so kitajski proizvajalci izvozniki večja kolesa in tako imenovana kolesa visokega sijaja proizvajali že v OPP. Drugič, preiskava je pokazala, da takšna kolesa kljub povečani prodaji na splošno predstavljajo le manjši del obsega proizvodnje industrije Unije. Nazadnje, verjetnega vpliva kitajskega uvoza na položaj industrije Unije ni mogoče oceniti na podlagi vrste izdelka, ker takšna analiza ne bi natančno izražala položaja industrije Unije glede na podobni izdelek. Škode dejansko ni treba prikazati za vsako posamezno vrsto izdelka. Zato se te trditve zavrnejo.
- (218) Iste strani so nadalje trdile, da bi kitajski proizvajalci izvozniki tudi v odsotnosti protidampinskih ukrepov svoje izvozne cene določili glede na cene, ki jih lahko trg absorbira. Trdile so, da bi torej takšne cene verjetno imele le omejen vpliv na dobičkonosnost industrije Unije, če bi nanjo sploh vplivale.
- (219) Ta trditev ni bila utemeljena z dokazi in ni upoštevala ugotovitev Komisije glede možnega gibanja cen kitajskih proizvajalcev izvoznikov v primeru izteka ukrepov, kot je opisano zgoraj v uvodnih izjavah 190 in 191. Preiskava je pokazala, da bi bile verjetne ravni cen v primeru izteka protidampinskih ukrepov 8–30 % nižje od prodajnih cen industrije Unije. Zato se trditve v zvezi s tem zavrnejo.
- (220) Iste strani so trdile, da bi protidampinski ukrepi pomenili nepošteno konkurenčno prednost industrije Unije, ki je proizvodnjo cenejših izdelkov oddala čezmorskim obratom, kar ne bi bilo v skladu s cilji protidampinskih ukrepov.
- (221) Kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 258, je preiskava razkrila, da so proizvajalci Unije uvažali le zanemarljive količine aluminijastih koles, pri čemer ves ta uvoz ni bil nujno iz povezanih obratov. Na podlagi tega ni mogoče dokazati, da je imela industrija Unije nepošteno konkurenčno prednost v zvezi s čezmorskimi obrati, zato se ta trditev zavrne.

- (222) Iste strani so trdile tudi, da ne bi bilo verjetno, da bi razveljavitev ukrepov vodila v ponovitev škode, saj tudi povečanje tržnega deleža in nižja raven cen turškega uvoza v primerjavi s prodajno ceno proizvajalcev Unije nista imela takšnega učinka na industrijo Unijo.
- (223) Opozoriti je treba, da je bila v OPP povprečna cena uvoza iz Turčije 48,50 EUR, kot je prikazano v preglednici 6, kar je višje od neškodljive cene 48,25 EUR, navedene v uvodni izjavi 196. Kot je pojasnjeno v isti uvodni izjavi, je poleg tega verjetno, da bodo lahko kitajski proizvajalci izvozniki v odsotnosti dajatev na trgu Unije prodajali po cenah, ki so vsaj 8 ali celo 30 % nižje od cen industrije Unije, tj. po škodljivih ravneh cen, ki so znatno nižje od sedanjih ravni uvoznih cen iz Turčije. Zato se noben učinek turškega uvoza na položaj industrije Unije ne more šteti za smiselni kazalnik verjetnega učinka kitajskega uvoza v primeru izteka ukrepov, pri čemer se torej ta trditev zavrne.
- (224) Iste strani so trdile, da glede na povprečne kitajske uvozne cene v OPP (brez protidampinskih dajatev in s stroški po uvozu) ni bilo nelojalnega nižanja ciljnih cen zaradi uvoza iz Kitajske, kar kaže, da kitajske uvozne cene tudi v primeru odprave ukrepov ne bi bile na škodljivih ravneh cen.
- (225) Ta trditev je temeljila na napačni analizi. Prvič, te strani niso utemeljile ravni stroškov po uvozu, ki so jih uporabile v svojem izračunu (5,7 %), in v zvezi s tem niso predložile dokazov. Drugič, ta trditev temelji na primerjavi povprečnih cen brez upoštevanja različnih vrst izdelka. Kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 123, bi uvozne cene vzorčenih kitajskih proizvajalcev izvoznikov, ki se primerjajo na ravni vrste izdelka in obravnavajo brez protidampinskih dajatev, v povprečju nelojalno znižale prodajne cene industrije Unije za 8 %. Zato se ta trditev zavrne.
- (226) Druga zainteresirana stran je trdila, da razveljavitev protidampinske dajatve verjetno ne bi privedla do ponovitve škode, saj je predpostavljala, da na trgu Unije prodaja poteka zlati na področju OEM, kjer je povpraševanje bolj kot od cene odvisno od zmožnosti dobaviteljev, da izpolnijo stroge zahteve proizvajalcev avtomobilov. V zvezi s tem je ta stran trdila, da kitajski proizvajalci izvozniki na tem področju naj ne bi imeli presežnih zmogljivosti. Trdila je, da imajo proizvajalci avtomobilov EU pri izbiri dobaviteljev stroge zahteve glede tehničnih kvalifikacij, kakovosti, skladnosti, zanesljivosti in bližine. Zato je trdila, da v primeru izteka ukrepov presežnih zmogljivosti na kitajskem trgu ni mogoče enostavno preusmeriti na Unijo po nizkih cenah.
- (227) Druge strani so menile podobno in trdile, da bi lahko industrija Unije ohranila pomemben delež na trgu, saj se šteje za kakovostnega dobavitelja tehnološko naprednejših izdelkov, kot so kolesa visokega sijaja. Trdile so, da bi industrija Unije zlasti na dražjem področju OEM še naprej imela prednost pred uvozom iz tretjih držav.
- (228) Preiskava je pokazala, da številni kitajski izvozniki že proizvajajo tudi velika kolesa in kolesa visokega sijaja ter imajo podobne standarde kot proizvajalci Unije, kar zadeva kvalifikacije, kakovost, skladnost in zanesljivost, pri čemer so jih potrdile njihove stranke na področju OEM v Uniji. Dejansko so kitajski proizvajalci izvozniki, vključno z nevzorčenimi ali nesodelujočimi, že dobavitelji proizvajalcev avtomobilov tako za njihove obrate v Uniji kot na Kitajskem. Zato bližina ne predstavlja ovire niti v smislu potrjevanja niti v smislu razpisov ali s tehničnega vidika. Na drugi strani se lahko vprašanje bližine, kar zadeva čas dobave, enostavno obravnava z logističnimi rešitvami, kot je skladiščenje, zato to ni odločilen dejavnik, ki bi preprečil povečanje kitajskega uvoza, katerega rezultat bi bila ponovitev škode. Ta argument se zato zavrne.
- (229) Ista stran je trdila tudi, da na Kitajskem na področju OEM naj ne bi bilo razpoložljivih zmogljivosti in da so se proste zmogljivosti na Kitajskem nanašale le na aluminijasta kolesa, namenjena področju AM. Vendar ta trditev ni bila utemeljena. Nasprotno, preiskava je pokazala, da so proizvajalci aluminijasta kolesa za področje OEM in področje AM proizvajali v istih proizvodnih obratih in bi zato lahko svoje proste zmogljivosti uporabljali na obeh področjih enako. To dejansko kaže tudi dejstvo, kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 113, da so se kitajski proizvajalci izvozniki med OP prvotne preiskave in OPP preusmerili s področja AM na področje OEM. Zato se ta trditev zavrne.

- (230) En kitajski proizvajalec izvoznik je trdil, da se tehnične lastnosti aluminijastih koles, ki jih proizvaja industrija Unije, razlikujejo od tehničnih lastnosti aluminijastih koles, ki jih proizvajajo in prodajajo kitajski izvozniki. To bi industriji Unije zagotovilo velika naročila strank v Uniji ne glede na to, ali bodo ukrepi razveljavljeni ali ne. Poleg tega je ta stran trdila, da industrija Unije zaradi dolgoročnih pogodb proizvajalcev Unije z uporabniki OEM v bližnji prihodnosti verjetno ne bi izgubila obsega prodaje in tržnih deležev na račun uvoza iz Kitajske in da se tako ta uvoz v primeru izteka ukrepov ne bi povečal.
- (231) Preiskava je pokazala, da ni znatnih razlik med aluminijastimi kolesi iz različnih virov, vključno s Kitajsko, ali pa so razlike zelo majhne in da so aluminijasta kolesa iz vseh virov dejansko zamenljiva. Ni neobičajno, da se aluminijasta kolesa kupujejo iz različnih virov, pri čemer je preiskava pokazala, da iste stranke kupujejo od industrije Unije in kitajskih proizvajalcev izvoznikov.
- (232) Kar zadeva trditev, da bi dolgoročne pogodbe industrije Unije preprečile porast uvoza iz Kitajske, je preiskava pokazala, da pogodbe med proizvajalci Unije in zadevnimi uporabniki običajno ne vključujejo dolgoročnih zavez glede količin. Zato obstoječe pogodbe kot take ne jamčijo ohranitve obsega prodaje, kot se trdi.
- (233) Zato so bile trditve te strani v zvezi s tem zavrnjene.
- (234) Druga stran je trdila, da je preusmeritev povpraševanja na področje OEM postavila industrijo Unije v vodilni položaj in da bi omejitve zmogljivosti industrije Unije zdaj pomenile pomembno pomanjkanje dobave na trgu Unije. Glede na to trditev se predvideva, da se bo to stanje nadaljevalo tudi v naslednjem desetletju. Ta stran in druge strani so nadalje trdile, da naj bi industrija Unije sama priznala, da so njene knjige naročil polne že do obdobja 2019–2022, ko je navedla, da so bile pogodbe za prihodnjih pet let že sklenjene ter da bodo torej vsaj do leta 2022 zagotovljene popolnoma izkoriščena zmogljivost in dobičkonosne cene. Po mnenju teh strani je preusmeritev na področje OEM industriji Unije že omogočilo prehod s 5-odstotnih izgub v letu 2009 na 10-odstotni dobiček v OPP. Te strani so na podlagi tega trdile, da iztek protidampinške dajatve verjetno ne bo povzročil ponovitve škode.
- (235) Zgornja trditev je temeljila na netočnem branju stališča industrije Unije, v katerem je pojasnjeno, da bo knjiga naročil krila dobavo za obdobje 2019–2022. To pa ne pomeni, da so te knjige naročil polne ali da so bile pogodbe za prihodnjih pet let že sklenjene, ampak da knjiga naročil krije dobave od leta 2019 do leta 2022. Kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 232, pogodbe med proizvajalci Unije in zadevnimi strankami torej ne vključujejo dolgoročnih zavez glede količin. Poleg tega so cene celo v sedanjih pogodbah odvisne od rednih revizij. Zato sta trditvi, da je zmogljivost v celoti izkoriščena in da so dobičkonosne cene zagotovljene vsaj do leta 2022, neupravičeni in se zavrjeta. Tudi trditev, da se je dobičkonosnost industrije Unije povečala zaradi preusmeritve na področje OEM, je bila nepravilna. Kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 143, je bilo področje OEM glavno področje industrije Unije že v OP prvotne preiskave, v katerem je, kot je navedeno v uvodni izjavi 106 Izvedbene uredbe (EU) št. 964/2010, Unija imela precejšnje izgube tudi na področju OEM. Zato se ta trditev zavrne.
- (236) Ena zainteresirana stran je tudi trdila, da so kitajski proizvajalci izvozniki, ki spadajo na področje OEM, skoraj v celoti izkoristili proizvodne zmogljivosti in da zato ni verjetno, da bi znatno povečali svojo prodajo v Unijo v primeru izteka protidampinških ukrepov. Trdila je tudi, da na splošno zaradi povečanja potrošnje v Uniji tudi povečanje uvoza iz Kitajske ne bi povzročilo znatne škode za industrijo Unije, zlasti glede na to, da proizvodna zmogljivost industrije Unije ne bi bila sposobna zadovoljiti povpraševanja v Uniji.
- (237) Vendar pa se ocene kitajskih zmogljivosti, ki jih je predložila ta stran, da bi podprla svoje trditve, niso ujemale z ugotovitvami sedanje preiskave, kot so navedene v uvodnih izjavah 55 do 74. Zato se trditvi, da na Kitajskem ni znatne proste zmogljivosti in da bi razvoj potrošnje Unije ublažil škodo v primeru odprave ukrepov, zavrjeta.
- (238) Ista stran je tudi trdila, da naj bi se kitajska proizvodnja avtomobilov v skladu s trinajstim petletnim načrtom v obdobju 2015–2020 povečala s 24,5 milijona enot na 30 milijonov enot. Trdila je, da bi tako povečanje

proizvodnje avtomobilov povzročilo ustrezno povečanje kitajskega povpraševanja po aluminijastih kolesih in da bi zato kitajski proizvajalci v primeru izteka protidampinskih ukrepov povečali domačo prodajo in ne bi preusmerili izvoza na Unijo.

- (239) Kot je navedeno v uvodnih izjavah 89 do 91 in čeprav dejansko obstaja tesna povezava med avtomobilskimi trgi in trgi aluminijastih koles, povečanje povpraševanja po aluminijastih kolesih na kitajskem domačem trgu verjetno ne bo absorbiralo razpoložljivih prostih zmogljivosti na Kitajskem, tudi ob upoštevanju velikih razlik v cenah na kitajskem domačem trgu v primerjavi s trgom Unije. Zato je bila ta trditev zavrtna.
- (240) Več strani je trdilo, da ni verjetnosti za ponovitev škode, ker bi imela industrija Unije koristi od rasti potrošnje aluminijastih koles na svetovni ravni in v Uniji ne glede na povečanje kitajskega uvoza v Unijo. Poleg tega so trdile, da bi napovedano povečanje potrošnje kitajskim proizvajalcem izvoznikom omogočilo, da povečajo svoj izvoz na trg Unije brez izvajanja pritiska na cene.
- (241) Preiskava je pokazala, da bo znaten obseg kitajskega izvoza glede na privlačnost Unije verjetno preusmerjen nanjo (uvodne izjave 75 do 88). Poleg tega je na Kitajskem veliko prostih zmogljivosti, ki bi se prav tako lahko preusmerile na trg Unije. Zato bodo lahko kitajski proizvajalci izvozniki prevzeli tako večjo potrošnjo kot obseg prodaje proizvajalcev Unije. Tudi v scenariju povečane potrošnje torej obstaja velika verjetnost, da bi kitajski izvoz prevzel obseg prodaje in tržni delež na škodo industrije Unije. Poleg tega bodo cene verjetno 8–30 % nižje od cen industrije Unije, kot je opisano v uvodni izjavi 191, kar ob učinkih, opisanih v uvodni izjavi 192, pomeni verjetno ponovitev znatne škode za industrijo Unije. Zato se ta trditev zavrne.
- (242) Komisija je na podlagi navedenega sklenila, da bi razveljavitev ukrepov po vsej verjetnosti povzročila ponovitev škode za industrijo Unije.

G. INTERES UNIJE

1. Uvodne opombe

- (243) Komisija je v skladu s členom 21 osnovne uredbe proučila, ali bi bila ohranitev obstoječih ukrepov proti LRK v nasprotju z interesom Unije kot celote. Določitev interesa Unije je temeljila na presoji vseh različnih zadevnih interesov, vključno z interesi industrije Unije, uvoznikov, uporabnikov in dobaviteljev industrije Unije (industrija na začetku proizvodne verige).

2. Interes industrije Unije

- (244) Preiskava je pokazala, da si je industrija Unije v OPP opomogla od škode, ki jo je povzročil dampinški uvoz iz Kitajske. Vendar bi se škoda v primeru razveljavitve ukrepov proti Kitajski verjetno ponovila, saj bi bila industrija Unije izpostavljena dampinškemu uvozu iz Kitajske, po možnosti v velikih količinah in z izvajanjem znatnega pritiska na cene. Zato bi se gospodarski položaj industrije Unije zaradi navedenih razlogov verjetno precej poslabšal. Na drugi strani pa bi se z ohranitvijo ukrepov zagotovila gotovost na trgu, kar bi industriji Unije omogočilo, da bi ohranila pozitiven gospodarski položaj in nadaljevala s svojimi naložbenimi načrti za povečanje svojih proizvodnih zmogljivosti, s katerimi bi lahko zadovoljila naraščajoče povpraševanje in izpolnjevala spremeni- njajoče se tehnične zahteve v zvezi z aluminijastimi kolesi.
- (245) Na podlagi tega je bilo sklenjeno, da bi bilo nadaljevanje veljavnih protidampinskih ukrepov v interesu industrije Unije.

3. Interes uvoznikov

- (246) V začetni fazi je bil vzpostavljen stik z 80 znanimi uvozniki/uporabniki. Obrazec za vzorčenje je izpolnilo enajst družb, od tega jih je šest uvažalo aluminijasta kolesa iz Kitajske.

- (247) Preiskava je pokazala, da so tri od teh šestih družb dejansko proizvajale avtomobile in pri proizvodnji avtomobilov uporabljale aluminijasta kolesa, zato so se šteje za uporabnike, katerih položaj je analiziran v uvodnih izjavah 250 do 268. Uvoz ostalih treh nepovezanih uvoznikov je v OPP predstavljal manj kot 2 % celotnega obsega uvoza iz Kitajske.
- (248) Samo eden od izpolnjenih vprašalnikov, prejetih od navedenih treh nepovezanih uvoznikov, je bil zadostno izpolnjen, da ga je bilo mogoče uporabiti za analizo. Ta uvoznik je aluminijasta kolesa kupoval tudi od dobaviteljev s trgov drugih tretjih držav, delež prihodkov od prodaje zadevnega izdelka pa je predstavljal le del njegove celotne dejavnosti. Na podlagi tega se lahko šteje, da dajatve niso znatno vplivale na celotno dejavnost tega uvoznika, povezano z aluminijastimi kolesi. Dejansko je bila dejavnost, povezana z aluminijastimi kolesi, dobičkonosna.
- (249) Na podlagi tega ni bilo znakov, da bi imela ohranitev ukrepov znaten negativni vpliv na uvoznike, ki bi bil večji od pozitivnega učinka ukrepov za industrijo Unije.

4. Interes uporabnikov

- (250) Vprašalniki so bili poslani približno 70 znanim uporabnikom. Odzvalo se je sedem proizvajalcev avtomobilov, ki so predložili izpolnjen vprašalnik. Sodelovalo je tudi združenje, ki zastopa uporabnike in uvoznike aluminijastih koles, ki se prodajajo na trgu OEM. V preiskavi ni sodeloval noben drug uporabnik.
- (251) Uvoz sodelujočih uporabnikov je predstavljal 50,4 % celotnega uvoza iz LRK v Unijo.
- (252) Preiskava je pokazala, da proizvajalci avtomobilov na splošno pri kitajskih dobaviteljih nabavljajo le v omejenem obsegu in da je bila večina uporabljenih aluminijastih koles kupljenih od industrije Unije. Nekateri sodelujoči uporabniki sploh niso uvažali iz Kitajske, nekateri so iz Kitajske uvozili manj kot 5 % aluminijastih koles, medtem ko drugi iz Kitajske uvažajo do 10 % aluminijastih koles. Preiskava je tudi pokazala, da so imeli nekateri uporabniki koristi od postopka aktivnega oplemenitenja pri uvozu iz Kitajske, čeprav omejene, saj so končni izdelek nadalje prodajali na izvoznih trgih.
- (253) Vsi sodelujoči uporabniki so nasprotovali ukrepom, pri čemer so trdili, da bi bili zainteresirani za različne vire dobave. Ti uporabniki so trdili, da bi bili zaradi ukrepov odvisni od omejenega števila proizvajalcev Unije. Vendar je preiskava pokazala, da obstaja uvoz iz drugih tretjih držav, zlasti Turčije, ki se je v obravnavanem obdobju povečal. V obravnavanem obdobju se je celotni obseg uvoza iz drugih tretjih držav v Unijo povečal za 35 %, kar je hitreje od povečevanja potrošnje Unije.
- (254) Ob upoštevanju teh ugotovitev se trditev o pomanjkanju raznolikosti dobave zavrne.
- (255) Evropski proizvajalci avtomobilov so trdili, da bi bilo nadaljevanje ukrepov v nasprotju z interesom Unije, ker protidampinški ukrepi negativno vplivajo na konkurenčnost proizvajalcev avtomobilov v Uniji. Trdili so tudi, da industrija Unije ne bi imela zadostne razpoložljive proizvodne zmogljivosti za zadovoljitev povpraševanja v Uniji.
- (256) Ena zainteresirana stran je poleg tega trdila, da bi industrija Unije aluminijasta kolesa uvažala iz Kitajske in drugih tretjih držav, da bi zadovoljila vedno večje povpraševanje svojih strank, ki ga ni mogoče zadovoljiti s proizvodno zmogljivostjo industrije Unije.
- (257) Kot je prikazano v preglednici 7 v uvodni izjavi 137, je bila stopnja izkoriščenosti zmogljivosti industrije Unije v obravnavanem obdobju 88–93 %. Vendar je preiskava tudi pokazala, da je industrija Unije vlagala v povečanje zmogljivosti, da bi zadovoljila naraščajoče povpraševanje v Uniji in zmanjšala domnevno pomanjkanje, do katerega bi lahko prišlo. Te naložbe naj bi se v prihodnosti nadaljevale.

- (258) Kar zadeva domnevni uvoz industrije Unije iz Kitajske in drugih tretjih držav, je preiskava pokazala, da so vzorčeni proizvajalci Unije uvažali le zanemarljive količine aluminijastih koles, pri čemer so uvažali iz Švice in Turčije, vendar ne iz Kitajske. To velja tudi za ostale proizvajalce Unije, ki so po informacijah, ki so dostopne na zahtevo, aluminijasta kolesa uvažali v zelo majhnih količinah, tj. manj kot 500 000 enot, kar ustreza manj kot 1 % proizvodnje Unije v OPP.
- (259) Poleg tega se ugotavlja, da se je uvoz iz drugih tretjih držav v obravnavanem obdobju povečal in da zato protidampinški ukrepi uporabnikom ne bi smeli preprečevati uvoza aluminijastih koles iz LRK, temveč naj bi le odpravili izkrivljanja in zagotovili enake konkurenčne pogoje med kitajsko industrijo in industrijo Unije. Zato so bile trditve v zvezi s tem zavrjene.
- (260) Kar zadeva konkurenčnost avtomobilske industrije, je preiskava pokazala, da so se proizvajalci avtomobilov zaradi postopka aktivnega oplemenitenja lahko izognili plačilu protidampinških dajatev na aluminijasta kolesa, nameščena na vozila, ki se prodajajo na izvozne trge. V obravnavanem obdobju je uvoz iz Kitajske v okviru postopka aktivnega oplemenitenja predstavljal 21–28 % celotnega uvoza iz te države.
- (261) Iste strani so nadalje trdile, da bi imel kumulativni učinek več veljavnih protidampinških dajatev na več proizvodnih elementov proizvajalcev avtomobilov, kot so pritrdilni elementi, nerjavno jeklo, jeklo za žice, jeklo, prevlečeno z organskimi premazi, preja visoke trdnosti in žice iz molibdena, poleg dajatev na aluminijasta kolesa negativen vpliv na njihov položaj.
- (262) Preiskava je pokazala, da je vpliv ukrepov na aluminijasta kolesa v smislu stroškov omejen, z največjim vplivom na stroške v višini 0,2 %. Ta sklep izhaja iz ugotovitve sedanje preiskave, da aluminijasta kolesa predstavljajo le približno 1 % stroškov avtomobila. Zato se trditev o znatnem negativnem vplivu na stroške ne šteje za pomembno in se zavrne.
- (263) Kar zadeva kumulativni učinek drugih veljavnih protidampinških ukrepov na več drugih proizvodnih elementov, te strani niso predložile nobenih konkretnih dokazov v zvezi s tem. V preiskavi zato ni bilo mogoče preveriti domnev in trditev je bilo treba zavrniti.
- (264) Po razkritju je ena zainteresirana stran trdila, da je pomanjkanje razpoložljivih zmogljivosti na področju OEM v industriji Unije in pri dobaviteljih tretjih držav pomembno vplivalo na proizvajalce avtomobilov v Uniji. Trdila je, da nima druge izbire, kot da uvažata kitajska aluminijasta kolesa, in da sedanja protidampinška dajatev neposredno vpliva na stroške tega uvoza. Poleg tega je trdila, da je pomanjkanje zmogljivosti industrije Unije negativno vplivalo na produktivnost in konkurenčnost proizvajalcev avtomobilov ter da Komisija ni obravnavala posrednega vpliva protidampinške dajatve na stroške in s tem položaj proizvajalcev avtomobilov.
- (265) Preiskava je pokazala, da je industrija Unije vlagala v povečanje zmogljivosti, da bi zadovoljila naraščajoče povpraševanje v Uniji in zmanjšala morebitno pomanjkanje. Zato se trditev glede pomanjkanja zmogljivosti zavrne. Kar zadeva vpliv na stroške, kot je navedeno v uvodni izjavi 262, je bilo v preiskavi ugotovljeno, da so imeli ukrepi glede aluminijastih koles le zelo majhen vpliv na skupne stroške proizvajalcev avtomobilov, zato se ta argument zavrne. Ker cilj in učinek protidampinških ukrepov nista uporabnikom preprečiti uvoz aluminijastih koles iz LRK kot takšen, posredni stroški, ki jih je navedla ta stran, prav tako niso neposredno povezani z dajatvami. Zato se ta trditev zavrne.
- (266) Ista stran je trdila tudi, da načrtovane razširitve zmogljivosti ne bodo zadostovale za zadovoljitev vse večjega povpraševanja do leta 2020 in da industrija Unije ni utemeljila svoje trditve, da povečuje svoje zmogljivosti. V zvezi s tem se je ta stran spraševala tudi, kako je Komisija preverila, ali bo industrija Unije zmožna zadovoljiti povpraševanje Unije.
- (267) Kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 257, je preiskava pokazala, da je industrija Unije vlagala v povečanje zmogljivosti, da bi zadovoljila naraščajoče povpraševanje v Uniji. Natančneje, načrtovano povečanje zmogljivosti, ki so ga navedli proizvajalci Unije, se je primerjalo z napovedmi proizvodnje avtomobilov v Uniji. Predvidene in

sedanje naložbene načrte so utemeljili vzorčni proizvajalci Unije. Ta analiza je pokazala, da je bilo predvideno povečanje zmogljivosti višje od pričakovanega povečanja povpraševanja v Uniji za obdobje 2015–2018. Zaradi zaupnosti in anonimnosti zainteresiranim stranem ni mogoče razkriti posameznih naložbenih načrtov. Zato se trditvi, da razširitve zmogljivosti ne bodo zadostovale za zadovoljitev vse večjega povpraševanja in da industrija Unije ni utemeljila svoje izjave, da povečuje svoje zmogljivosti, zavrnete.

(268) Na podlagi tega se sklene, da ohranitev ukrepov ne bi znatno negativno vplivala na položaj uporabnikov.

5. Interes industrije na začetku proizvodne verige

(269) Vprašalniki so bili poslani združenjem in znanim dobaviteljem surovin/opreme za industrijo Unije ter 28 znanim posameznim dobaviteljem v Uniji. Eno združenje, ki zastopa evropsko industrijo aluminija, je predložilo pripombe.

(270) To združenje, ki zastopa evropsko industrijo aluminija, je navedlo, da obstaja velika nevarnost, da bodo presežne zmogljivosti na Kitajskem in ponoven pojav dampinških praks kitajskih proizvajalcev izvoznikov v primeru odprave protidampinških ukrepov znatno negativno vplivali na industrijo Unije. To pa bi negativno vplivalo na proizvodnjo in zaposlovanje v panogah na začetku vrednostne verige proizvodnje aluminija. Zato je to združenje podprlo obnove veljavnih protidampinških ukrepov.

(271) Zato se sklene, da bi bila ohranitev ukrepov v interesu panog na začetku proizvodne verige.

(272) Ena zainteresirana stran je trdila, da Komisija neupravičeno ni upoštevala pomembnih dokazov, ki so jih predložili proizvajalci avtomobilov, in je sklepe namesto na njih utemeljila na neutemeljenih izjavah industrije Unije. Komisija je na zaslišanju pred pooblaščenecem za zaslihanje iz uvodne izjave 10 pojasnila, da je ustrezno upoštevala vse predložene informacije. Informacije, ki jih je predložila industrija Unije, so bile preverjene. Ta trditev je bila zato zavrnjena.

6. Sklep o interesu Unije

(273) Na podlagi navedenega je Komisija sklenila, da ni bilo prepričljivih razlogov, da ohranitev ukrepov za uvoz aluminijastih koles s poreklom iz LRK ni v interesu Unije.

H. SKLEP IN RAZKRITJE

(274) Vse strani so bile obveščene o osnovnih dejstvih in premislekih, na podlagi katerih se je nameravalo ohraniti obstoječe ukrepe proti Kitajski. Po navedenem razkritju jim je bilo odobreno tudi obdobje za predložitev pripomb. Stališča in pripombe so bili ustrezno upoštevani, kadar je bilo to upravičeno.

(275) Iz navedenega sledi, kot je določeno v členu 11(2) osnovne uredbe, da bi bilo treba protidampinške ukrepe, ki se uporabljajo za uvoz nekaterih aluminijastih koles s poreklom iz LRK in so bili uvedeni z Izvedbeno uredbo (EU) št. 964/2010, ohraniti.

(276) Odbor, ustanovljen s členom 15(1) Uredbe (EU) 2016/1036, ni sprejel mnenja –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

1. Uvede se dokončna protidampinška dajatev na uvoz aluminijastih koles za motorna vozila pod tarifnimi števkami KN od 8701 do 8705, s priborom ali brez, z nameščenimi pnevmatikami ali brez, ki se trenutno uvrščajo pod oznaki KN ex 8708 70 10 in ex 8708 70 50 (oznaki TARIC 8708 70 10 10 in 8708 70 50 10), s poreklom iz Ljudske republike Kitajske.

2. Stopnja dokončne protidampinške dajatve, veljavne za neto ceno franko meja Unije, pred plačilom dajatve, za izdelek iz odstavka 1 je 22,3 %.
3. Če ni določeno drugače, se uporabljajo veljavne določbe o carinah.

Člen 2

Kadar se predloži deklaracija za sprostitev v prosti promet za uvoz aluminijastih koles za vozila pod tarifno številko KN 8716, s priborom ali brez, z nameščenimi pnevmatikami ali brez, ki se trenutno uvrščajo pod oznako KN ex 8716 90 90, se oznaka TARIC 8716 90 90 10 vpiše v ustrezno okence v navedeni deklaraciji.

Države članice mesečno obveščajo Komisijo o številu enot, uvoženih pod to oznako, in njihovem poreklu.

Člen 3

Kadar se predloži deklaracija za sprostitev v prosti promet za izdelke iz členov 1 in 2, se število uvoženih izdelkov vpiše v ustrezno okence v navedeni deklaraciji.

Člen 4

Ta uredba začne veljati dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju, 23. januarja 2017

Za Komisijo
Predsednik
Jean-Claude JUNCKER
