NAŘÍZENÍ KOMISE (ES) č. 404/2010

ze dne 10. května 2010

o uložení prozatímního antidumpingového cla na dovoz některých hliníkových kol pocházejících z Čínské lidové republiky

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Rady (ES) č. 1225/2009 ze dne 30. listopadu 2009 o ochraně před dumpingovým dovozem ze zemí, které nejsou členy Evropského společenství [1] (dále jen „základní nařízení"), a zejména na článek 7 uvedeného nařízení,

po konzultaci s poradním výborem,

vzhledem k těmto důvodům:

A. POSTUP

1. Zahájení

(1) Oznámením zveřejněným v *Úředním věstníku Evropské unie* [2] Komise dne 13. srpna 2009 informovala o zahájení antidumpingového řízení ve věci dovozu některých hliníkových kol pocházejících z Čínské lidové republiky (dále jen „dotčená země" nebo „ČLR") do Unie.

(2) Řízení bylo zahájeno na základě podnětu, který podalo dne 30. června 2009 Sdružení evropských výrobců kol (Association of European Wheel Manufacturers, EUWA) (dále jen „žadatel") jménem výrobců představujících významný podíl, v tomto případě více než 50 %, celkové výroby některých hliníkových kol v Unii. Podnět obsahoval důkazy o dumpingu zmíněného výrobku a o výsledné podstatné újmě, které byly uznány za dostačující pro zahájení řízení.

2. Strany dotčené řízením

(3) Komise oficiálně informovala o zahájení řízení žadatele, výrobce v Unii uvedené v podnětu, jiné známé výrobce v Unii, vyvážející výrobce v ČLR, dovozce, obchodníky, uživatele, dodavatele a sdružení, o kterých bylo známo, že se jich záležitost týká, a představitele ČLR. Zúčastněné strany dostaly možnost písemně sdělit svá stanoviska a požádat o slyšení ve lhůtě stanovené v oznámení o zahájení řízení.

(4) Všechny zúčastněné strany, které o to požádaly a prokázaly, že mají zvláštní důvody ke slyšení, byly vyslechnuty.

(5) S ohledem na velký počet vyvážejících výrobců v ČLR, dovozců a výrobců v Unii se v oznámení o zahájení řízení v souladu s článkem 17 základního nařízení pro zjištění dumpingu a újmy předpokládá výběr vzorku. Aby Komise mohla rozhodnout o tom, zda bude výběr vzorků nutný, a pokud ano, vzorek vybrat, byli všichni vyvážející výrobci, dovozci a výrobci v Unii požádáni, aby se Komisi přihlásili a poskytli informace stanovené v oznámení o zahájení řízení.

(6) Ve stanovené lhůtě se přihlásilo a požadované údaje poskytlo celkem 36 společností nebo skupin společností ve spojení (dále jen „skupiny") v ČLR. Těchto 36 společností nebo skupin během období šetření vyrábělo dotčený výrobek a/nebo jej vyváželo na trh Evropské unie a projevilo zájem o zařazení do vzorku. Tyto společnosti se považovaly za spolupracující společnosti a byly brány v úvahu za účelem zařazení do vzorku. Úroveň spolupráce ze strany ČLR, tj. procentní podíl vývozu do EU uskutečněného čínskými spolupracujícími společnosti v porovnání s veškerým čínským vývozem do EU, činila více než 90 %.

(7) Po konzultacích s dotčenými stranami podle čl. 17 odst. 2 základního nařízení vybrala Komise podle článku 17 základního nařízení vzorek založený na největším reprezentativním objemu vývozu, který mohl být ve stanovené lhůtě přiměřeně přezkoumán, a také s přihlédnutím k zeměpisnému rozložení spolupracujících společností nebo skupin. Vybraný vzorek tvoří čtyři (skupiny) společností představující 47 % vývozu 36 spolupracujících společností nebo skupin do EU a přibližně 43 % celkového vývozu z ČLR do EU. Orgány ČLR a čínská obchodní komora souhlasily s výběrem vzorku provedeným Komisí, ale požadovaly, aby byly do vzorku zařazeny nejméně dvě další (skupiny) společností. Vzhledem ke skutečnosti, že původně vybraný vzorek tvoří 20 společností patřících do 4 skupin, bylo rozhodnuto, že více společností nebo skupin již přidat nelze, protože by nebylo možné šetření ukončit v zákonem stanovené lhůtě.

(8) Pět vyvážejících výrobců v ČLR, kteří nebyli do vzorku zařazeni, požádalo o individuální zacházení a ve stanovené lhůtě poskytlo potřebné informace, s ohledem na použití čl. 9 odst. 6 a čl. 17 odst. 3 základního nařízení. Ovšem vzhledem k velikosti vzorku, který zahrnoval 4 skupiny s mnoha společnostmi, Komise podle čl. 17 odst. 3 základního nařízení dospěla k závěru, že nelze povolit žádné individuální zjišťování vyvážejících výrobců v ČLR nezařazených do vzorku, protože by znamenalo příliš velké zatížení a bránilo by včasnému ukončení šetření.

[1] Úř. věst. L 343, 22.12.2009, s. 51.
[2] Úř. věst. C 190, 13.8.2009, s. 22.

(9) Aby bylo vyvážejícím výrobcům v ČLR, kteří o to projeví zájem, umožněno předložit žádost o tržní zacházení nebo o individuální zjišťování podle čl. 17 odst. 3 základního nařízení, zaslala Komise formuláře žádostí čínským vyvážejícím výrobcům, kteří o to požádali, a čínským orgánům.

(10) Oznámení o zahájení řízení bylo zasláno přibližně 40 výrobcům hliníkových kol v Unii. Bylo obdrženo 17 odpovědí. Do vzorku bylo zařazeno 5 skupin společností, které byly shledány jako reprezentativní pro výrobu celé Unie, pokud jde o objem prodeje a výrobu v EU (více než 75 %), územní působnost a druh činnosti, tj. prodej na trhu výrobců původního zařízení (OEM) a prodej na následném trhu, podrobnosti viz (19). a následující body odůvodnění. Ačkoliv většina prodeje výrobců v EU zařazených do vzorku směřovala na trh OEM, 2 z výrobců zařazených do vzorku prodávali také na následném trhu. Do vzorku byly zařazeny rovněž společnosti, které podnět nepodaly.

(11) Během šetření strany předložily další argumenty týkající se údajných rozdílů mezi trhem OEM a následným trhem. Pro získání relevantnějších informací bylo rozhodnuto vzorek rozšířit o dalšího (významného) výrobce aktivního na následném trhu.

(12) Žadatelé požadovali, aby jejich názvy byly považovány za důvěrné údaje kvůli obavě, že by mohli čelit odvetným opatřením ze strany odběratelů nebo konkurence. Komise se domnívala, že skutečně existuje značná možnost odvetných opatření, a uznala, že by názvy neměly být zveřejněny. Po zahájení řízení všechny spolupracující společnosti souhlasily se zveřejněním svých názvů jako spolupracujících subjektů, avšak nikoliv jako žadatelů.

(13) Oznámení o zahájení řízení bylo zasláno přibližně 80 dovozcům a dovozcům/uživatelům hliníkových kol. Bylo obdrženo 40 odpovědí od společností představujících přibližně jednu třetinu celkového dovozu z Číny. 12 z těchto odpovědí bylo obdrženo od dovozců a zbytek od dovážejících uživatelů. Do vzorku bylo zařazeno 7 společností (5 dovozců a 2 dovážející uživatelé).

(14) Komise zaslala dotazníky 6 výrobcům v Unii zařazeným do vzorku, vyvážejícím výrobcům zařazeným do vzorku za ČLR a těm, kteří žádali o individuální zacházení, a 7 dovozcům zařazeným do vzorku. Dotazníky byly také zaslány uživatelům a jiným spolupracujícím výrobcům.

(15) Vyplněný dotazník byl obdržen od 4 čínských vyvážejících výrobců zařazených do vzorku a od 5 čínských vyvážejících výrobců, kteří žádali o individuální zacházení podle čl. 17 odst. 3 základního nařízení. Odpovědi byly také obdrženy od šesti výrobců v Unii zařazených do vzorku, 3 dovozců, kteří nejsou ve spojení s vyvážejícím výrobcem, od 9 jiných výrobců v EU a od 13 uživatelů. Informace byly obdrženy také od čínské obchodní komory a od dvou sdružení uživatelů.

(16) Komise si vyžádala a ověřila veškeré informace, které považovala za nezbytné k předběžnému zjištění dumpingu, výsledné újmy a zájmu Unie, a provedla inspekci v prostorách těchto společností:

a) Výrobci v Unii

— Skupina Borbet:

Borbet Solingen GmbH – Německo

— Skupina Heyes Lemmerz:

Heyes Lemmerz Alukola, s.r.o. – Česká republika

Heyes Lemmerz Italy Holding s.r.l. – Itálie

— Skupina Ronal:

Ronal AG – Švýcarsko

Ronal Polska Sp. z o.o. – Polsko

— Speedline s.r.l. – Itálie

— Mapsa S. Coop. L. – Španělsko

— AEZ – Německo

— Française de Roues S.A.S.V. – Francie

b) Vyvážející výrobci a jejich společnosti ve spojení v ČLR

— Baoding Lizhong Wheels manufacturing Co.Ltd. (Baoding)

— Zhejiang Wanfeng Auto Wheel Co. Ltd (Wanfeng)

— YHI Manufacturing (Shanghai) Co., Ltd (YHI)

— CITIC Dicastal Wheel Manufacturing (CITIC)

c) Společnosti ve spojení v Unii

— OZ Deutschland, Biberbach (Německo)

— OZ SpA, Bassano del Grappa (Itálie)

d) Společnosti ve spojení v Singapuru

— OZ Asia

— YHI Manufacturing

e) Uživatelé

— Renault – Francie

— BMW – Německo

(17) S ohledem na potřebu stanovit běžnou hodnotu pro vyvážející výrobce, kterým by nemuselo být tržní zacházení přiznáno, proběhla inspekce na místě s cílem stanovit běžnou hodnotu na základě údajů z Turecka jakožto ze srovnatelné země, a to v prostorách následujících společností:

f) Výrobci v Turecku

— CMS Jant ve Makina Sanayi A.Ş.

— Hayes Lemmerz İnci Aluminyum

3. **Období šetření**

(18) Šetření dumpingu a újmy se týkalo období od 1. července 2008 do 30. června 2009 (dále jen „období šetření“). Zkoumání trendů významných pro posouzení újmy se týkalo období od 1. ledna 2006 do konce období šetření (dále jen „posuzované období“).

B. **DOTČENÝ VÝROBEK A OBDOBNÝ VÝROBEK**

1. **Dotčený výrobek**

(19) Dotčený výrobek je definován jako hliníková kola pro motorová vozidla kódů KN 8701 až 8705 bez ohledu na to, zda jsou vybavena příslušenstvím nebo pneumatikami pocházejícími z Čínské lidové republiky (dále jen „dotčený výrobek“), v současnosti kódů KN ex 8708 70 10 a ex 8708 70 50.

(20) Dotčený výrobek se v Unii prodává prostřednictvím dvou distribučních kanálů: na trh výrobců původního zařízení (OEM) a na tzv. následný trh. Na trhu OEM výrobci automobilů organizují nabídková řízení na dodávky hliníkových kol (přibližně dva roky před uvedením nového modelu automobilu na trh) a jsou zapojeni do procesu vývoje nového kola, které ponese jejich obchodní značku. V týchž nabídkových řízeních soutěží jak výrobci z Unie, tak čínští vývozci. Na následném trhu jsou hliníková kola navrhována, vyvíjena a opatřována značkou výrobci hliníkových kol a následně se prodávají velkoobchodníkům, maloobchodníkům, tuningovým společnostem, autoopravnám atd.

(21) Jeden vývozce tvrdil, že hliníková kola určená pro trh OEM by měla být z výrobků zahrnutých do řízení vyloučena, protože se používají pouze na nových automobilech, zatímco hliníková kola určená pro následný trh mají nahradit kolo výrobce původního zařízení (OEM) během životnosti modelu automobilu. Tento argument si odporuje, protože potvrzuje, že „hliníková kola pro následný trh“ se vyrábějí tak, aby měla stejné vlastnosti jako „hliníková kola pro trh OEM“. „Hliníková kola pro následný trh“ mohou být ve skutečnosti vyráběna různými výrobními procesy [1], ve všech průměrech a hmotnostech, s nejrůznějšími druhy povrchových úprav atd. Rozdíl mezi hliníkovými koly pro „trh OEM a následný trh“ se vztahuje pouze k odlišným distribučním kanálům, které se používají v automobilovém průmyslu během procesu návrhu a vývoje kola. Bylo také tvrzeno, že určování ceny hliníkových kol „pro trh OEM a pro následný trh“ se liší, přičemž určování té první je vázáno na měnící se ceny na Londýnské burze kovů (LME). Výrobci automobilů skutečně používají tzv. vzorec pro výpočet ceny s nulovým základem. Tvoří jej tři složky: 1) cena hliníku (proměnná, vázána na LME), 2) náklady na zpracování s přidanou hodnotou a 3) pevná prémie na jakost. Tato metoda určování ceny je upravena pro potřeby automobilového průmyslu, avšak nákladové složky hliníkových kol „pro trh OEM i pro následný trh“ jsou totožné.

(22) Ačkoliv tedy hliníková kola pro „trh OEM a následný trh“ mají odlišné distribuční kanály, sdílejí tytéž fyzické a technické vlastnosti a jsou vzájemně zaměnitelná. Jsou proto považována za jeden, homogenní výrobek. Hliníková kola jsou navíc prodávána a dovážena z Číny ve významných množstvích prostřednictvím obou prodejních kanálů. S ohledem na tato zjištění se vyvozuje předběžný závěr, že vyloučení „hliníkových kol pro trh OEM“ z výrobků zahrnutých do šetření je neodůvodněné.

(23) Jedna zúčastněná strana tvrdila, že by měla být vyloučena kola pro motokáry, protože motokáry nespadají pod kódy KN 8701 až 8705. Tato strana však přesvědčivě neprokázala, že motokáry nemohou být do výše uvedených kódů KN zahrnuty. Proto byl tento požadavek prozatím zamítnut.

(24) Tatáž strana tvrdila, že z výrobků zahrnutých do řízení by také měla být vyloučena kola pro všeterénní vozidla, protože takováto kola jsou zásadně odlišná od kol vyráběných pro ostatní motorová vozidla. Nicméně, některá kola pro všeterénní vozidla by mohla být zařazena do kódů KN 8701 až 8705, a proto jejich kola spadají mezi výrobky zařazené do tohoto šetření. Proto byl tento požadavek prozatím zamítnut.

2. **Obdobný výrobek**

(25) Dotčený výrobek a hliníková kola vyráběná a prodávaná na domácím trhu v ČLR a na domácím trhu v Turecku, které předběžně sloužilo jako srovnatelná země, jakož i hliníková kola vyráběná a prodávaná v Unii výrobním odvětvím Unie mají v podstatě stejné fyzické, chemické a technické vlastnosti a užití. Proto se tyto výrobky prozatímně považují za obdobné ve smyslu čl. 1 odst. 4 základního nařízení.

C. **DUMPING**

1. **Tržní zacházení**

(26) Podle čl. 2 odst. 7 písm. b) základního nařízení se běžná hodnota v rámci antidumpingového šetření dovozu z ČLR určí podle odstavců 1 až 6 uvedeného článku pro ty výrobce, u kterých se zjistilo, že splňují kritéria stanovená v čl. 2 odst. 7 písm. c) základního nařízení. Zmíněná kritéria jsou ve stručné a souhrnné podobě a pouze pro orientaci uvedena níže:

[1] Litá, odlévaná a tvarovaná, kovaná a dvou- a třídílná kola.

— obchodní rozhodnutí se přijímají na základě tržních signálů, bez zásadních zásahů státu a náklady se zakládají na tržní hodnotě;

— společnosti vedou jednoznačné a jasné účetnictví prověřené nezávislými auditory v souladu s mezinárodními účetními standardy (dále jen „IAS“) a používané ve všech oblastech;

— nedochází k podstatnému zkreslení způsobenému bývalým systémem netržního hospodářství;

— právní předpisy o úpadku a o vlastnictví zaručují právní jistotu a stabilitu a

— měnové přepočty se provádějí podle tržních směnných kursů.

(27) V tomto šetření všechny vyvážející skupiny zařazené do vzorku požádaly o tržní zacházení podle čl. 2 odst. 7 písm. b) základního nařízení a ve stanovených lhůtách odevzdaly vyplněný formulář žádosti o tržní zacházení.

(28) U všech vyvážejících skupin zařazených do vzorku si Komise vyžádala všechny informace, které považovala za potřebné, a v prostorách dotčených skupin ověřila informace uvedené v žádosti o tržní zacházení.

(29) Šetření prokázalo, že tržní zacházení nelze přiznat žádné ze čtyř čínských skupin společností, protože žádná z nich nesplnila všechna kritéria stanovená v čl. 2 odst. 7 písm. c) základního nařízení, a to z níže uvedených důvodů.

Kritérium 1

(30) Žádná z vyvážejících skupin zařazených do vzorku neprokázala, že splňuje kritérium 1 z důvodu státních zásahů do rozhodování o hlavní surovině (hliníku).

(31) Zdá se, že u všech skupin zařazených do vzorku je velká většina hliníku používaná pro výrobu hliníkových kol získávána na čínském domácím trhu na základě dlouhodobých smluv. Ceny vycházejí z nabídek surového hliníku na čínských krátkodobých trzích s připočtením transformačního poplatku (a v případě jedné společnosti také na Šanghajské burze neželezných kovů (SHFE)). V tomto ohledu je nutné zdůraznit, že nabídky na krátkodobých trzích probíhají souběžně s burzou SHFE.

(32) V tomto ohledu je nutné uvést, že čínský stát má při tvorbě cen surového hliníku zásadní úlohu a do trhu neustále zasahuje pomocí řady nástrojů.

(33) Za prvé na surový hliník určený k vývozu se vztahuje DPH ve výši 17 % (zatímco v případě vývozu hotových výrobků se DPH vrací) a vývozní clo ve výši 15 %.

(34) Za druhé stát zasahuje do mechanismů tvorby cen na Šanghajské burze neželezných kovů (SHFE), která je uzavřenou burzou pro společnosti registrované v Číně a čínské občany. Tento zásah státu do mechanismů tvorby cen na SHFE souvisí s jeho postavením prodejce surového hliníku i kupujícího prostřednictvím Státního úřadu pro rezervy a dalších státních orgánů. Kromě toho stanoví stát prostřednictvím pravidel SHFE denní cenové limity, které byly schváleny státním regulačním orgánem CSRC (Čínská komise pro cenné papíry).

(35) Dalším příkladem státního zásahu je nedávný stimulační balíček čínské vlády, jehož cílem je omezit dopady hospodářské krize. Koncem roku 2008 zavedl Státní úřad pro rezervy systém výkupu hliníku od hutí, aby pomohl jejich provozům v době, kdy celosvětová finanční krize snížila poptávku. Tento státem podporovaný výkup pohltil většinu zásob na domácím trhu a během první poloviny roku 2009 vyhnal ceny nahoru.

(36) Bylo to považováno za základní činitel státního zásahu do rozhodování firem týkajícího se surovin. Současný čínský systém vysokých vývozních cel a nevracení DPH při vývozu surového hliníku a jiných surovin společně s nulovým vývozním clem a vracením DPH při vývozu navazujících výrobků a státní zásahy do tvorby cen na SHFE vedly v zásadě k situaci, kdy jsou ceny čínského hliníku i nadále výsledkem státního zásahu. Nastala tedy situace, kdy se ceny na LME historicky výrazně odchýlily od cen na čínském trhu [1]. V období mezi polovinou roku 2005 a koncem roku 2008. Ceny na LME jsou v porovnání s čínskými trhy výrazně vyšší, což podtrhuje skutečnost, že mezi čínskými trhy a trhy ve zbytku světa neexistuje smysluplná arbitráž.

(37) Tato opakovaná státem zapříčiněná zkreslení čínských cen surového hliníku ovlivňují rozhodování čínských výrobců hliníkových kol při nákupu surovin. Kromě toho jim tato zkreslení přinášejí výhodu v tom smyslu, že obvykle nakupují na čínském trhu od místních dodavatelů, přičemž jako srovnávací kritérium se používají ceny čínských krátkodobých trhů (nebo SHFE), ale určitá množství mohou také kupovat za ceny LME, pokud jsou ceny na čínském trhu v důsledku státního zásahu vyšší.

[1] Pro některé měsíce období šetření tohoto řízení to výjimečně neplatilo. Tento nárůst cen na čínských trzích s hliníkem je výsledkem stimulačního balíčku čínské vlády, jehož cílem je omezit dopady hospodářské krize (koncem roku 2008 zavedl Státní úřad pro rezervy systém výkupu hliníku od hutí, aby pomohl jejich provozům v době, kdy celosvětová finanční krize snížila poptávku). Tento státem podporovaný výkup pohltil v březnu a dubnu většinu zásob na domácím trhu a během první poloviny roku 2009 vyhnal ceny nahoru.

(38) Navíc kromě výše popsané celkové situace nesplňují tři další skupiny požadavky kritéria 1 z důvodu zásadních zásahů státu ve vztahu k důležitým obchodním rozhodnutím. U jedné ze skupin má jedna státní společnost pro určitá důležitá rozhodnutí právo veta neúměrné jejímu majetkovému podílu ve dvou ze svých společností. U většiny společností jiné skupiny podléhají některá důležitá rozhodnutí zásadním zásahům státu buď z důvodu 100% vlastnictví státu, nebo z toho důvodu, že ředitel zastupující státního vlastníka má právo vetovat důležitá rozhodnutí společnosti. Navíc, přestože společnosti tvrdí opak, šetření prokázalo, že místní úřad práce má právo veta ve věci zaměstnávání pracovníků ve dvou z těchto společností. Konečně u třetí skupiny má rodina, která skupinu ovládá, vazby na vládnoucí stranu a jedna ze společností patřících do této skupiny podléhá zásadním zásahům státu v určitých důležitých rozhodnutích, neboť ředitel zastupující státního vlastníka má právo vetovat důležitá rozhodnutí společnosti.

Kritérium 2

(39) U jedné skupiny dochází k jasnému porušování základních účetních zásad ve všech jejích společnostech. Nebyly zejména dodrženy IAS 1 (Sestavování a zveřejňování účetní závěrky), IAS 12 (Daně ze zisku) a IAS 16 (Pozemky, budovy a zařízení). Proto se má za to, že účetnictví nebylo vedeno a auditory prověřováno v souladu s mezinárodními účetními standardy. U jiné skupiny zjistily útvary Komise, že nebyly dodrženy standardy IAS 1 a IAS 31.

Kritérium 3

(40) V případě jedné skupiny dochází k jednoznačnému zkreslení v souvislosti s užívacími právy k pozemkům a pořizováním dlouhodobého majetku u několika společností a většina společností patřících do této skupiny využívá výhod režimů preferenčního daňového zacházení, vratek daní a podpor, které představují zkreslení způsobené bývalým systémem netržního hospodářství. Tato zkreslení byla podstatná například z hlediska obratu.

(41) Pokud jde o další skupinu zařazenou do vzorku, tři z jejích společností využívají výhod režimů preferenčního daňového zacházení, které představují zkreslení způsobené bývalým systémem netržního hospodářství. Tato zkreslení mohou být považována za podstatná například z hlediska obratu.

(42) U jiné skupiny se zdá, že dvě z jejích společností nesplňují kritérium 3. První z nich uhradila poplatek spojený s užívacími právy k pozemkům s dlouhým zpožděním po datu splatnosti, aniž by jí byla uložena jakákoliv pokuta, přestože ve smlouvě byly pokuty jasně stanoveny. Představovalo to přímou podporu státu (který je konečným vlastníkem pozemků) v počáteční fázi podniku. Pokud jde o druhou společnost, byla založena po odkoupení majetku státního výrobce hliníkových kol za netržních podmínek, které společnosti v počáteční fázi její existence poskytly neoprávněnou výhodu.

(43) Skupina tvrdila, že odkoupení majetku od státního výrobce proběhlo za tržních podmínek. Tato strana nicméně neprokázala, že celou operaci lze považovat za prostou zkreslení způsobeného bývalým systémem netržního hospodářství.

(44) Konečně společnosti patřící do jiné skupiny využívaly významného daňového osvobození a finanční podpory, které měly významný dopad na jejich finanční situaci, například z hlediska obratu.

(45) Komise dotčeným vyvážejícím skupinám v ČLR, orgánům ČLR, čínské obchodní komoře a žadateli oficiálně sdělila výsledky zjišťování týkajícího se tržního zacházení. Byla jim též dána možnost písemně se vyjádřit a požádat o slyšení, mají-li ke slyšení zvláštní důvody.

(46) Jedna skupina vznesla námitky proti skutečnosti, že Komise o tržním zacházení nerozhodla ve lhůtě tří měsíců stanovené v základním nařízení, a tvrdila, že vývozci učinili před uplynutím této lhůty všechny nezbytné kroky, aby Komisi umožnili zjistit, jak by mohlo její rozhodnutí týkající se uvedeného statusu ovlivnit výpočet dumpingového rozpětí. Jinými slovy, je tvrzeno, že tržní zacházení by mělo být posouzeno ve lhůtě tří měsíců, pokud jsou odpovědi na antidumpingový dotazník poskytnuty v této lhůtě. Jinak existuje riziko, že informace poskytnuté v antidumpingovém dotazníku mohou mít dopad na rozhodnutí o přiznání tržního zacházení.

(47) Za okolností tohoto případu je však zapotřebí zdůraznit, že o tržním zacházení nemohlo být rozhodnuto ve lhůtě 3 měsíců, protože většina informací týkajících se tržního zacházení byla shromážděna během inspekcí na místě, které byly dokončeny po uplynutí tříměsíční lhůty. V každém případě, jak je vysvětleno výše, rozhodnutí o nepřiznání tržního zacházení vyvážejícím skupinám zařazeným do vzorku bylo výlučně založeno na podrobném posouzení příslušných 5 kritérií tržního zacházení stanovených v čl. 2 odst. 7 písm. c) základního nařízení.

(48) V souvislosti s kritériem 1 bylo tvrzeno, že arbitráž mezi čínskými trhy a LME existuje, protože během období šetření proběhlo několik menších vývozů hliníku do/z Číny. Tento argument nelze přijmout s ohledem na rozdíly cenových úrovní mezi čínskými trhy a LME.

(49) Pokud jde o kritérium 2, bylo vzneseno množství otázek týkajících se neslučitelností s různými mezinárodními účetními standardy, které Komise zjistila v účetnictví dvou společností. Předložené argumenty však neobsahovaly nic, co by umožnilo dospět k závěru, že všechny tyto společnosti vedou jednoznačné a jasné účetnictví prověřené nezávislými auditory v souladu s mezinárodními účetními standardy.

(50) V souvislosti s kritériem 3 bylo předloženo několik argumentů. Za prvé bylo tvrzeno, že dopad finanční podpory, práv k pozemkům a jiných výhod, jako je daňové osvobození, nezpůsobil podstatné zkreslení finanční situace společností. Tento argument nelze přijmout, protože dopad uvedených režimů je významný, je-li posuzován z hlediska obratu.

(51) Bylo také poukázáno na to, že řada režimů podpory a daňových výhod nebyla určena pro konkrétní společnosti, a proto je nelze považovat za důsledek bývalého systému netržního hospodářství. V tomto ohledu je nutné zdůraznit, že analýza tržního zacházení se týká toho, zda existují státní zásahy bez ohledu na to, zda jsou ve prospěch konkrétních společností či nikoliv. V každém případě je věcný základ tvrzení nesprávný. Výhody využívané společnostmi v tomto případě lze považovat za výhody pro konkrétní společnosti, protože jsou všechny zaměřeny na určitý druh společností: např. zahraniční společnost, společnost usazenou na určitém území a společnost, která vedla *ad hoc* jednání s místními orgány ohledně získání podpor, nákupu domácího zařízení, modernizace technologií, účasti na veletrzích, investic do výzkumu a vývoje atd.

(52) Konečně bylo navrženo, aby osvobození od daně z příjmu a odpočty pro zahraniční společnosti, které vstoupily v platnost v roce 2005, nepředstavovaly zkreslení způsobené bývalým systémem netržního hospodářství. Tento výklad nelze přijmout. Kritérium 3 se nevztahuje na kroky omezené časem (do roku 1998, kdy Čína začala uplatňovat pravidla tržního hospodářství) nebo rozsahem, ale na kroky, které znamenají státní zásah do utváření obchodního prostředí prostřednictvím opatření, která jsou typická pro netržní hospodářství, například diskriminační daňové sazby.

(53) Na základě výše uvedených skutečností nebyla žádná z čínských společností, které požádaly o tržní zacházení, schopna prokázat, že splňuje všechna kritéria stanovená v čl. 2 odst. 7 písm. c) základního nařízení. Proto se dospělo k závěru, že by tržní zacházení nemělo být přiznáno žádné z těchto společností. Proběhly konzultace s poradním výborem, který proti závěrům Komise neměl námitky.

2. **Individuální zacházení**

(54) Podle čl. 2 odst. 7 písm. a) základního nařízení se pro země spadající pod čl. 2 odst. 7 základního nařízení případné clo ukládá s celostátní platností kromě případů, kdy jsou společnosti schopny prokázat podle čl. 9 odst. 5 základního nařízení, že jejich vývozní ceny a množství a prodejní a dodací podmínky byly svobodně určeny, že měnové přepočty se provádějí podle tržních směnných kursů a že státní zásahy nejsou takového rozsahu, aby umožňovaly obcházení individuálních antidumpingových opatření.

(55) Všechny vyvážející skupiny, které požádaly o tržní zacházení, požádaly i o individuální zacházení pro případ, že by jim tržní zacházení nebylo přiznáno. Na základě dostupných informací je předběžně stanoveno, že dvě ze čtyř skupin v ČLR zařazených do vzorku splňují všechny požadavky pro přiznání individuálního zacházení. Dvěma skupinám zařazeným do vzorku nebylo individuální zacházení přiznáno. Státní zásahy v případě společností CITIC Dicastal a Baoding jsou takového rozsahu, že umožňují obcházení individuálních antidumpingových opatření, zejména s ohledem na skutečnost, že tyto dvě skupiny sdílejí dva společné podniky (joint ventures) vyrábějící dotčený výrobek.

(56) Ze čtyř vyvážejících skupin v ČLR zařazených do vzorku je třeba přiznat individuální zacházení těmto skupinám:

— Zhejiang Wanfeng Auto Wheel Co. Ltd.

— YHI Manufacturing (Shanghai) Co., Ltd

3. **Běžná hodnota**

3.1 *Volba srovnatelné země*

(57) Podle čl. 2 odst. 7 písm. a) základního nařízení se běžná hodnota pro vyvážející výrobce, jimž nebylo přiznáno tržní zacházení, určí na základě cen na domácím trhu nebo na základě počtně zjištěné běžné hodnoty ve srovnatelné zemi.

(58) V oznámení o zahájení řízení Komise uvedla, že má v úmyslu použít jako vhodnou srovnatelnou zemi pro účely určení běžné hodnoty Turecko a vyzvala zúčastněné strany, aby se k tomu vyjádřily.

(59) Proti této volbě vznesl námitku pouze jeden vývozce a jako alternativní zemi navrhl Malajsii. Později však uvedl, že malajské společnosti nejsou ochotny s Komisí spolupracovat.

(60) Komise zkoumala, zda je Turecko rozumnou volbou srovnatelné země. Dospěla k závěru, že Turecko je s pěti svými výrobci a významným dovozem ze třetích zemí trhem s vysokou mírou hospodářské soutěže. Kromě toho neexistovaly žádné podstatné rozdíly ve výrobním procesu mezi výrobci v Turecku a v Čínské lidové republice. S ohledem na výše uvedené skutečnosti šetření neprokázalo žádný důvod považovat Turecko za zemi nevhodnou pro účely určení běžné hodnoty. Navíc turečtí výrobci prodávají typy výrobků srovnatelné s typy, které vyváží ČLR.

(61) Na dotazník zaslaný všem výrobcům hliníkových kol v Turecku odpověděli dva turečtí výrobci.

(62) Údaje poskytnuté spolupracujícími tureckými výrobci byly ověřeny na místě a byly shledány jako důvěryhodné informace, z nichž je možné vycházet při určování běžné hodnoty.

(63) Vyvozuje se tedy předběžný závěr, že Turecko je vhodnou a rozumnou srovnatelnou zemí podle čl. 2 odst. 7 písm. a) základního nařízení.

3.2 *Určení běžné hodnoty*

(64) Podle čl. 2 odst. 7 písm. a) základního nařízení byla běžná hodnota určena na základě ověřených informací získaných od výrobce ve srovnatelné zemi, jak je uvedeno níže:

(65) Dotčený výrobek byl prodáván na tureckém domácím trhu v reprezentativním množství.

(66) Bylo zkoumáno, zda lze tento prodej považovat za prodej v běžném obchodním styku podle čl. 2 odst. 4 základního nařízení. Za tímto účelem se stanovil podíl ziskového prodeje každého typu výrobku nezávislým odběratelům na domácím trhu během období šetření.

(67) Pokud objem prodeje určitého typu výrobku prodávaného za čistou prodejní cenu odpovídající vypočteným výrobním nákladům nebo cenu vyšší představoval více než 80 % celkového objemu prodeje tohoto typu výrobku a pokud se vážená průměrná cena tohoto typu rovnala výrobním nákladům nebo byla vyšší, byla běžná hodnota stanovena na základě skutečné ceny na domácím trhu. Tato cena byla vypočtena jako vážený průměr cen všech prodejů tohoto typu výrobku na domácím trhu uskutečněných během období šetření, a to bez ohledu na to, zda byl prodej ziskový.

(68) Jestliže objem ziskového prodeje určitého typu výrobku představoval 80 % nebo méně z celkového objemu prodeje tohoto typu nebo byla-li vážená průměrná cena tohoto typu nižší než výrobní náklady, byla běžná hodnota stanovena na základě skutečné ceny na domácím trhu vypočtené jako vážený průměr pouze ziskového prodeje daného typu.

(69) U jednoho typu výrobku, kde nebyl uskutečněn žádný ziskový prodej, byla běžná hodnota stanovena na základě výrobních nákladů tohoto typu výrobku prodávaného na domácím trhu s připočtením prodejních, správních a režijních nákladů a přiměřeného zisku na domácím trhu.

(70) Konečně u omezeného počtu typů výrobků byla běžná hodnota vypočtena na základě běžné hodnoty srovnatelných typů výrobků s úpravou o rozdíly ve fyzických vlastnostech.

3.3 *Vývozní ceny*

(71) Ve všech případech, kdy byl dotčený výrobek vyvážen pro nezávislé odběratele v Unii, byla vývozní cena stanovena podle čl. 2 odst. 8 základního nařízení, tedy na základě vývozních cen, které byly skutečně zaplaceny nebo které je třeba zaplatit.

(72) V případech, kdy byl prodej uskutečněn prostřednictvím dovozce nebo obchodníka ve spojení, byly vývozní ceny v souladu s čl. 2 odst. 9 základního nařízení zjištěny počtně na základě prodejní ceny, za kterou dovozce ve spojení realizoval další prodej nezávislým odběratelům Unii. Byly provedeny úpravy zohledňující veškeré náklady vzniklé mezi dovozem a dalším prodejem, včetně prodejních, správních a režijních nákladů a zisku. Pokud jde o ziskové rozpětí, byl použit zisk dosažený dovozcem dotčeného výrobku/obchodníkem s dotčeným výrobkem, který není ve spojení, neboť skuteční zisk dovozce/obchodníka s dotčeným výrobkem ve spojení nebyl považován za spolehlivý v důsledku vztahu mezi vyvážejícími výrobci a příslušným dovozcem/obchodníkem ve spojení.

3.4 *Srovnání*

(73) Běžná hodnota a vývozní ceny byly srovnány na základě cen ze závodu. Za účelem zajištění spravedlivého srovnání běžné hodnoty a vývozní ceny byly podle čl. 2 odst. 10 základního nařízení provedeny náležité úpravy o rozdíly ovlivňující ceny a srovnatelnost cen.

(74) Srovnání cen kol vyvážených z ČLR a kol prodávaných na tureckém trhu tureckými spolupracujícími výrobci bylo provedeno na základě rozlišení prodejů na trh OEM a prodejů na následný trh.

(75) Kromě toho byly ve vhodných případech provedeny úpravy s ohledem na náklady na dopravu, pojištění, manipulaci a vedlejší náklady, jakož i náklady spojené s balením, úvěry, nepřímými daněmi a bankovními poplatky ve všech případech, které se ukázaly jako odůvodněné, správné a podložené ověřenými důkazy.

4. **Dumpingová rozpětí**

4.1 *U spolupracujících vyvážejících výrobců zařazených do vzorku, jimž bylo přiznáno individuální zacházení*

(76) U dvou společností zařazených do vzorku, jimž bylo přiznáno individuální zacházení, byla dumpingová rozpětí stanovena na základě srovnání váženého průměru běžné hodnoty stanovené pro turecké výrobce, kteří plně spolupracovali, s váženým průměrem ceny každé společnosti při vývozu do Unie, jak je stanoveno v čl. 2 odst. 11 základního nařízení.

(77) Dumpingová rozpětí vyjádřená jako procentní podíl dovozní ceny na hranici Evropské unie před proclením jsou stanovena takto:

Společnost	Dumpingové rozpětí
YHI Manufacturing (Shanghai) Co., Ltd	36,7 %
Zhejiang Wanfeng Auto Wheel Co. Ltd	61,8 %

4.2 *U všech ostatních spolupracujících vyvážejících výrobců*

(78) Dumpingová rozpětí u společností zařazených do vzorku, jimž nebylo přiznáno tržní nebo individuální zacházení, a u spolupracujících společností nezařazených do vzorku byla vypočtena jako vážený průměr výsledků všech společností zařazených do vzorku. U dvou společností, jímž nebyl udělen ani status tržního hospodářství, ani individuální zacházení, byly výpočty provedeny stejným způsobem, jako je popsán v odstavci 76. Dumpingové rozpětí vyjádřené jako procentní podíl dovozní ceny na hranice Evropské unie před proclením činí 48,7 %.

4.3 *U všech ostatních vyvážejících výrobců*

(79) Vzhledem k velmi vysoké míře spolupráce ze strany ČLR bylo dumpingové rozpětí použitelné celostátně pro všechny ostatní vývozce v ČLR vypočteno na základě nejvyššího dumpingového rozpětí stanoveného na základě transakcí jednoho spolupracujícího vyvážejícího výrobce. Zbytkové dumpingové rozpětí vyjádřené jako procentní podíl dovozní ceny na hranice Evropské unie před proclením tedy činí 69,3 %.

D. **ÚJMA**

1. **Výroba v Unii**

(80) Hliníková kola vyrábí přibližně 30 společností nacházejících se v mnoha zemích EU. Společnosti, které podpořily podnět a při šetření spolupracovaly, představovaly více než 85 % celkové výroby v Unii během období šetření.

(81) Celková výroba v Unii a podpora šetření byly stanoveny na základě všech dostupných informací, včetně informací poskytnutých v podnětu, údajů shromážděných od výrobců v Unii před a po zahájení šetření, informací získaných od výrobců zařazených do vzorku a jiných spolupracujících výrobců. Tyto informace umožnily potvrdit existenci a úroveň výroby také těch výrobců, kteří při šetření nespolupracovali.

(82) Bylo zjištěno, že jeden výrobce zařazený do vzorku dotčený výrobek dováží z ČLR a dále prodává na trhu Unie. Srovnání s jeho celkovým prodejem však ukázalo, že dovoz je okrajovou záležitostí a neovlivňuje skutečnost, že je považován za výrobce v Unii.

2. **Spotřeba unie**

(83) Spotřeba Unie se během posuzovaného období vyvíjela takto:

Spotřeba unie	2006	2007	2008	Období šetření
Jednotky (v tis.)	58 607	62 442	58 313	49 508
Index 2006 = 100	*100*	*107*	*99*	*84*

(84) Spotřeba Unie [1] byla stanovena tak, že se k prodeji uskutečněnému v EU výrobci v Unii přičetl dovoz na základě údajů Eurostatu. Na dovoz hliníkových kol se vztahují dva kódy KN s označením „ex“, které zahrnují také jiné výrobky. Pro posouzení části týkající se hliníkových kol v rámci každého kódu KN byl stanoven jejich podíl dovozu v rámci kódů KN 8708 70 10 a 8708 70 50 podle jednotlivých zemí na základě metodiky navržené v podnětu. Jelikož dovoz byl hlášen na základě hmotnosti, převod na jednotky byl proveden s odvoláním na metodiku navrženou v podnětu (za použití průměrné hmotnosti na jednotku). Tyto údaje byly zkontrolovány a potvrzeny na základě údajů poskytnutých čínskými vývozci zařazenými do vzorku. Dodávky do EU byly vypočteny tak, že k dodávkám výrobců v Unii zařazených do vzorku byly připočteny dodávky ostatních výrobců (údaje shromážděné před zahájením šetření, informace získané z podnětu, určité odhady provedené na základě údajů výrobců zařazených do vzorku).

(85) Celkově klesla spotřeba za posuzované období o 15,5 %. Trend však byl nerovnoměrný a hlavní pokles ve výši 15,1 % nastal mezi rokem 2008 a obdobím šetření. Spotřeba se zvýšila z 58,6 milionu jednotek v roce 2006 na 62,4 milionu jednotek v roce 2007 a poté klesla na 58,3 milionu jednotek v roce 2008 a na 49,5 milionu jednotek v období šetření.

3. **Dovoz z ČLR**

3.1 *Objem dovozu dotčeného výrobku a jeho podíl na trhu*

(86) Vývoj dovozu z ČLR z hlediska objemu a podílu na trhu byl následující:

[1] Byly porovnány dva výpočty spotřeby, které poskytly obdobné výsledky. Jelikož je většina výroby „na objednávku“, nehrají objemy zásob v porovnání s celkovou spotřebou významnou úlohu. V prvním výpočtu byla výroba v EU připočtena k dovozu a byl odečten vývoz. V druhém výpočtu byly sečteny dovoz a prodej v EU (údaje od výrobců zařazených do vzorku, zkrácené dotazníky a předpoklad pro zbytek výrobců). Upřednostněna byla druhá možnost, protože v tomto případě poskytuje vyšší míru přesnosti.

Objem dovozu v tis. jednotek	2006	2007	2008	Období šetření
ČLR	3 703	5 144	5 809	6 137
Index 2006 = 100	*100*	*139*	*157*	*166*
Podíl na trhu (%)	6,3	8,2	10	12,4

Zdroj: Eurostat a údaje o prodeji uskutečněném v Unii výrobci v Unii.

(87) Objem čínského dovozu se zvýšil z 3,7 milionu jednotek v roce 2006 na 5,1 milionu jednotek v roce 2007, 5,8 milionu jednotek v roce 2008 a na 6,1 milionu jednotek v období šetření. Mezi rokem 2006 a obdobím šetření se tak zvýšil o více než 66 %.

(88) Podíl čínského dovozu na trhu se zdvojnásobil. Zvýšil se z 6,3 % v roce 2006 na 8,2 % v roce 2007, na 10 % v roce 2008 a 12,4 % v období šetření. Celkově získal čínský dovoz za posuzované období 6,1 procentního bodu podílu na trhu.

3.2 *Dovozní ceny*

(89) Níže uvedená tabulka porovnává průměrné čínské dovozní ceny (na základě Eurostatu, protože dotazníky pro vývozce se vztahují pouze k období šetření, avšak ne k předchozím letům) s průměrnými prodejními cenami výrobců v Unii zařazených do vzorku.

EUR/jednotka	2006	2007	2008	Období šetření
Čína	34,7	33,5	31,4	31,9
Výrobci v EU zařazení do vzorku	49,7	49,7	48	46,5
Rozdíl	15	16,2	16,6	14,6

(90) V letech 2006–2008 průměrné dovozní ceny z ČLR postupně klesly o 9,5 % a v období šetření pak mírně stouply o 0,5 %. Za posuzované období ceny klesly o 8 %.

(91) Na základě tohoto srovnání cen lze vyvodit, že celkově byly čínské dovozní ceny v posuzovaném období neustále a významně pod cenami výrobců zařazených do vzorku, které nutily jejich vlastní ceny významně snižovat.

3.3 *Cenové podbízení*

3.3.1 Obecné připomínky

(92) Tento případ se vyznačuje rozdělením do dvou distribučních kanálů podle segmentů, tj. trh OEM a následný trh. Většina prodeje výrobců v Unii se soustředí na trh OEM, zatímco čínský dovoz směřuje zejména na následný trh (přibližně 70 % dovozu z ČLR). Směrování prodeje z výrobního odvětví Unie podle segmentů na jedné straně a čínský dovoz na straně druhé jsou tedy nesouměrné.

3.3.2 Cenové podbízení

(93) Bylo provedeno srovnání prodejních cen na trhu Unie mezi cenami výrobního odvětví Unie zařazeného do vzorku a dovozem z dotčené země. Příslušné prodejní ceny výrobního odvětví Unie zařazeného do vzorku byly ceny pro nezávislé odběratele, v případě potřeby upravené na úroveň ze závodu, tj. bez přepravních nákladů v Unii a po odečtu slev a rabatů.

(94) Tyto ceny byly srovnány s cenami účtovanými čínskými vyvážejícími výrobci po očištění o slevy a v případě potřeby upravenými na ceny CIF na hranice Unie s příslušnou úpravou o náklady na proclení a náklady vzniklé po dovozu.

(95) Na základě údajů předložených spolupracujícími vyvážejícími výrobci ze srovnání vyplynulo, že během období šetření byl dovoz dotčeného výrobku v Unii prodáván za ceny, které byly nižší než ceny výrobního odvětví Unie, a to o 22 až 37 % v poměru k cenám výrobního odvětví Unie. Z této úrovně cenového podbízení a z nepříznivého vývoje cen ve výrobním odvětví Unie je jasné, že došlo k podstatnému snížení cen.

(96) Některé strany tvrdily, že úroveň podbízení by měla být vypočtena pouze ve vztahu k „přidané hodnotě“ ceny (s vyloučením nákladů na hliník). Použití této metodiky by skutečně vedlo k ještě vyšší úrovni podbízení. Avšak vzhledem k tomu, že úrovně podbízení vypočtené ve vztahu k plné ceně již byly podstatné, nebyla tato metoda dále zkoumána.

(97) Vysoká úroveň podbízení společně se snížením cen (viz (89). a následující body odůvodnění) na straně výrobního odvětví Unie dokazuje zřetelný účinek dumpingu v tomto případě.

(98) Aby se předešlo případným pochybnostem ohledně rozdílů mezi oběma segmenty, byla pro oba segmenty provedena samostatná analýza na základě téže metodiky, jako je popsána výše. Podbízení zůstává podstatné u obou segmentů (13 až 30 % u prodejů na OEM trhu a 56 až 63 % u prodejů na následném trhu).

4. **Dovoz ze třetích zemí s výjimkou ČLR**

(99) Následující tabulka ukazuje vývoj dovozu ze třetích zemí s výjimkou ČLR.

Objem dovozu v tis. jednotek	2006	2007	2008	Období šetření
Turecko	4 140	4 522	4 021	3 426
Index 2006 = 100	*100*	*109*	*97*	*83*
Podíl na trhu (%)	7,1	7,2	6,9	6,9
Norsko	1 079	1 210	1 106	520
Index 2006 = 100	*100*	*112*	*102*	*48*
Podíl na trhu (%)	1,8	1,9	1,9	1,1
Jižní Afrika	490	851	790	700
Index 2006 = 100	*100*	*173*	*161*	*143*
Podíl na trhu (%)	0,8	1,4	1,4	1,4
Jiné	3 746	4 029	3 690	2 928
Index 2006 = 100	*100*	*108*	*99*	*78*
Podíl na trhu (%)	6,4	6,5	6,3	5,9

(100) Jak je vidět z výše uvedených údajů, Turecko je druhým největším dovozcem po ČLR, přičemž jeho podíl na trhu je podstatný, ale relativně stabilní. Dovoz ze třetích zemí s výjimkou ČLR a Turecka snížil jejich podíl na trhu z 9 % v roce 2006 na 8,4 % v období šetření. Dopad cen tohoto dovozu na situaci výrobního odvětví Unie je uveden ve (136). a následujících bodech odůvodnění.

5. **Situace výrobního odvětví Unie**

5.1 *Obecně*

(101) Podle čl. 3 odst. 5 základního nařízení zahrnovalo posouzení účinků dumpingového dovozu na výrobní odvětví Unie posouzení všech hospodářských činitelů a ukazatelů, které ovlivňovaly stav výrobního odvětví Unie od roku 2006 do období šetření.

(102) Jak je vysvětleno výše, musela být použita ustanovení o výběru vzorku. Pro účely analýzy újmy byly zkoumány ukazatele újmy na těchto dvou úrovních:

— Makroekonomické ukazatele (výroba, výrobní kapacita, vytížení kapacity, objem prodeje, podíl na trhu, zaměstnanost, produktivita, mzdy a rozsah dumpingového rozpětí) byly posouzeny na úrovni celkové výroby v Unii. V zásadě vycházejí z dotazníků předložených šesti společnostmi zařazenými do vzorku a z dalších zkrácených dotazníků. Tyto dotazníky se vztahují ke společnostem, které představují více než 80 % celkové výroby v Unii. S cílem pokrýt celou výrobu Unie byly pro zbytek výroby navíc k údajům dostupným z různých zdrojů, především údajům z podnětu a údajům shromážděným před zahájením šetření, provedeny určité extrapolace. Všechny tyto činitele byly dle možností zkontrolovány s celkovými informacemi uvedenými v příslušných statistikách.

— Analýza mikroekonomických prvků (zásoby, prodejní ceny, ziskovost, peněžní tok, návratnost investic, schopnost opatřit si kapitál a investice, výrobní náklady) byla provedena pro jednotlivé společnosti, tj. na úrovni těch výrobců v Unii, kteří byli zařazeni do vzorku.

5.2 *Makroekonomické ukazatele*

5.2.1 Výroba, výrobní kapacita a vytížení kapacity

(103) Následující tabulka ukazuje vývoj výroby, výrobní kapacity a využití kapacity na základě celkové výroby v Unii:

	2006	2007	2008	Období šetření
Výroba (jednotky)	49 711	49 511	45 269	37 687
Indices 2006 = 100	*100*	*100*	*91*	*76*
Výrobní kapacita (jednotky)	53 762	53 378	53 819	51 588
Indices 2006 = 100	*100*	*99*	*100*	*96*
Vytížení kapacity (%)	92,5	92,8	84,1	73,1
Indices 2006 = 100	*100*	*100*	*91*	*79*

(104) Jak ukazuje výše uvedená tabulka, výroba zůstala relativně stabilní ve výši okolo 49,5 milionu jednotek v roce 2006 a 2007 a poté klesla na 45,2 milionu jednotek v roce 2008 a na 37,6 milionu jednotek v období šetření, což představuje 24 % pokles za posuzované období. Míra vytížení kapacity ztratila za totéž období 19,4 procentních bodů.

(105) Hlavní příčinou poklesu vytížení kapacity za přítomnosti snížení kapacity lze připsat pouze výraznému poklesu výroby.

5.2.2 Objem prodeje a podíl na trhu

(106) Níže uvedené údaje představují objem prodeje, podíl na trhu a průměrné jednotkové prodejní ceny na základě všech výrobců Unie.

	2006	2007	2008	Období šetření
Objem prodeje celého výrobního odvětví Unie v tis. jednotek	45 447	46 684	42 895	35 794
Index 2006 = 100	*100*	*103*	*94*	*79*
Podíl na trhu (%)	78	75	74	72
Index 2006 = 100	*100*	*97*	*95*	*93*

(107) Prodej v EU se zvýšil ze 45,4 milionu jednotek v roce 2006 na 46,6 milionu jednotek v roce 2007 a poté klesl na 42,8 milionu jednotek v roce 2008 a na 35,7 milionu jednotek v období šetření. Celkově klesl prodej v EU za posuzované období o 21 %.

(108) Všichni výrobci v EU postupně ztráceli podíl na trhu, a to ze 78 % v roce 2006 na 75 % v roce 2007, 74 % v roce 2008 a 72 % v období šetření. Za posuzované období to představuje celkovou ztrátu 6 procentních bodů. Čínský dovoz přitom získal přibližně 6 procentních bodů podílu na trhu.

5.2.3 Zaměstnanost, produktivita a mzdy

	2006	2007	2008	Období šetření
Počet zaměstnanců	14 204	14 818	14 309	12 981
Index 2006 = 100	*100*	*104*	*101*	*91*
Produktivita (jednotka/zaměstnanec)	3 500	3 341	3 164	2 903
Index 2006 = 100	*100*	*95*	*90*	*83*
Roční mzdy (EUR)	22 371	20 007	18 649	18 420
Index 2006 = 100	*100*	*89*	*83*	*82*

(109) Zaměstnanost se zvýšila z 14 204 zaměstnanců na konci roku 2006 na 14 818 zaměstnanců na konci roku 2007, poklesla na 14 309 zaměstnanců na konci roku 2008 a dále na 12 981 zaměstnanců na konci období šetření. Zejména v období mezi rokem 2008 a obdobím šetření došlo ke ztrátě 328 pracovních míst odpovídajících více než jedné desetině pracovní síly za šest měsíců. Souběžně se vyvíjela produktivita z 3 500 jednotek na zaměstnance v roce 2006 na 3 341 jednotek na zaměstnance v roce 2007, 3 164 jednotek na zaměstnance v roce 2008 a 2 903 jednotek na zaměstnance v období šetření.

(110) Pokles produktivity zejména mezi rokem 2008 a obdobím šetření lze vysvětlit tím, že úprava objemu pracovních sil neprobíhala stejným tempem jako pokles produkce. To se vysvětluje omezenou možností tohoto průmyslu, pokud jde o přeměnu nebo dočasné zastavení strojního zařízení, a vysokými náklady souvisejícími s příspěvky pro personál v případě propouštění. Šetření ukázalo, že zejména v období mezi rokem 2008 a obdobím šetření zaměstnanost poklesla. Mzdové náklady se v posuzovaném období snížily. Očekává se, že efektivnost a produktivita investic výrobního odvětví Unie uskutečněných během období šetření se ve střednědobém a dlouhodobém horizontu zvýší.

5.2.4 Rozsah skutečného dumpingového rozpětí

(111) Dumpingová rozpětí jsou uvedena výše v oddíle o dumpingu. Všechna stanovená rozpětí jsou podstatně vyšší než nepatrná. Navíc vzhledem k objemům a cenám dumpingového dovozu nelze dopad skutečného dumpingového rozpětí považovat za zanedbatelný.

5.2.5 Smluvní prostředí

(112) Jak je uvedeno ve (20). a následujících bodech odůvodnění, většina hliníkových kol vyrobených v Unii se prodává na základě nabídkových řízení organizovaných v průměru dva roky před uvedením nového modelu automobilu na trh. Komise proto také přezkoumala smlouvy uzavřené v posuzovaném období (které by byly plněny po skončení období šetření), aby stanovila, zda lze vyvodit nějaký závěr ohledně pravděpodobného vývoje dodávek na straně výrobního odvětví Unie po skončení období šetření. Shromážděné údaje však v této fázi neumožňují dospět k odůvodněným závěrům, a budou tedy dále přezkoumávány.

5.3 *Mikroekonomické ukazatele*

5.3.1 Obecné poznámky

(113) Tři ze šesti výrobců zařazených do vzorku jsou velké skupiny s výrobními závody v několika členských státech, zatímco další tři mají menší provozy soustředěné v jednom nebo dvou členských státech. Během období šetření byly tři výrobní závody výrobců zařazených do vzorku uzavřeny, první z nich v roce 2006, druhý v roce 2008 krátce před zahájením období šetření a poslední koncem období šetření.

5.3.2 Zásoby

(114) Údaje v následující tabulce představují objem zásob výrobního odvětví Unie na konci každého období.

	2006	2007	2008	Období šetření
Zásoby (v tis. jednotek)	2 204	2 444	2 359	2 173
Index 2006 = 100	*100*	*111*	*107*	*99*

(115) Zásoby zůstaly pod hranicí 12 % výroby. Je třeba připomenout, že tento ukazatel není příliš relevantní, protože výrobní odvětví Unie vyrábí hliníková kola do značné míry na zakázku a zásoby v určitém časovém okamžiku představují většinou zboží, které již bylo prodáno, ale nebylo dosud dodáno.

5.3.3 Prodejní ceny

(116) Jednotkové prodejní ceny vzorku výrobců v EU byly v letech 2006–2007 stabilní a dosahovaly přibližně 49 EUR za jednotku. V roce 2008 však došlo k poklesu na 48 EUR za jednotku a v období šetření na 46,5 EUR za jednotku. Odpovídá to více než 6 % snížení za posuzované období a ukazuje to také velmi podstatný pokles v období šetření (viz tabulka v Chyba! Nenalezen zdroj odkazů bodě odůvodnění).

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

(117) Ziskovost obdobného výrobku byla stanovena tak, že čistý zisk před zdaněním z prodeje obdobného výrobku společnostmi ve vzorku byl vyjádřen jako procentní podíl obratu z tohoto prodeje. Zatímco v letech 2006–2007 byla výroba ještě stále zisková, v roce 2008 a v období šetření se situace dramaticky změnila z důvodu klesajících objemů prodeje a snížení prodejních cen s nepružnou strukturou nákladů daného výrobního odvětví vyznačující se vysokými pevnými náklady.

	2006	2007	2008	Období šetření
Ziskovost (%)	3,2	0,7	– 1,5	– 5,4

(118) Trend investic do dotčeného výrobku u výrobců Unie ukazuje následující tabulka.

EUR	2006	2007	2008	Období šetření
Investice (v tis. EUR)	96 335	99 279	161 803	153 724
Index 2006 = 100	*100*	*103*	*168*	*160*

(119) Tabulka ukazuje, že výrobní odvětví Unie zvýšilo své investice do dotčeného výrobku i přes klesající ziskovost. Investice se týkaly především strojního zařízení v zájmu zvýšení efektivnosti výrobního odvětví Unie. Tato zvýšení investic ukazují, že výrobní odvětví si udržovalo schopnost opatřit si kapitál.

(120) Navzdory těmto snahám se však návratnost investic dotčeného výrobku během posuzovaného období zhroutila a v období šetření dosáhla – 40 %. Potvrzuje to pokles ziskovosti výrobního odvětví a jeho neschopnost vytvářet zisk z investic.

	2006	2007	2008	Období šetření
Návratnost investic	50,8 %	12,2 %	– 13,5 %	– 40,8 %
Index 2006 = 100	*100*	*24*	*– 27*	*– 80*

	2006	2007	2008	Období šetření
Peněžní tok (jako procentní podíl obratu)	9,3 %	4,4 %	3,6 %	1,2 %
Index 2006 = 100	*100*	*47*	*39*	*13*

(121) Výrobci zařazení do vzorku zaznamenali za posuzované období také pokles provozního peněžního toku ve výši 8,1 procentního bodu, což do značné míry odráží pokles ziskovosti. Výrazný pokles tohoto ukazatele nelze přičítat zvýšení investic, ale je nutno ji vyvozovat ze skutečnosti, že provozy vytvářely méně peněžních prostředků. Jelikož výrobní odvětví systematicky vyžaduje neustálé finanční injekce do dlouhodobého majetku, pokles peněžního toku ukazuje narůstající slabost výrobního odvětví Unie a jeho neschopnost spoléhat se na samofinancování.

5.3.5 Výrobní náklady a náklady na suroviny

(122) Následující tabulka ukazuje vývoj průměrných nákladů na tunu dotčeného výrobku u výrobců zařazených do vzorku.

V EUR	2006	2007	2008	Období šetření
Průměrné výrobní náklady (na jednotku)	49,3	49,7	50,5	49,2

(123) Průměrné náklady zůstaly během posuzovaného období neměnné v průměrné výši přibližně 50 EUR na jednotku.

6. **Závěr o újmě**

(124) Na tomto základě se vyvozuje předběžný závěr, že výrobní odvětví Unie utrpělo podstatnou újmu. Dokládá to rovněž počet společností nebo výrobních závodů, které byly během posuzovaného období uzavřeny (pět na trhu OEM) nebo proti kterým bylo zahájeno úpadkové řízení (21 na následném trhu a čtyři na trhu OEM).

E. **PŘÍČINNÉ SOUVISLOSTI**

1. **Úvod**

(125) Podle čl. 3 odst. 6 a 7 základního nařízení se zkoumalo, zda byla podstatná újma, kterou utrpělo výrobní odvětví Unie, způsobena dumpingovým dovozem z dotčených zemí. Dále byly prozkoumány i jiné známé činitele, které by mohly vedle dumpingového dovozu způsobit výrobnímu odvětví Unie újmu, aby bylo zajištěno, že jakákoliv újma způsobená těmito jinými činiteli není přičítána dumpingovému dovozu.

2. **Dopad dovozu z ČLR**

2.1 *Obecně*

(126) Existuje zřejmá časová shoda mezi nárůstem dumpingového dovozu, který získal 6 procentních bodů podílu na trhu od roku 2006 do období šetření, a souběžnou ztrátou podílu na trhu ve výši 6 procentního bodu, kterou utrpěli výrobci v Unii za totéž období. Při šetření byly také zjištěny nepříznivé účinky dumpingového dovozu, který neustále způsoboval cenové podbízení výrobců v Unii.

(127) Jedna strana tvrdila, že podíl čínského dovozu na trhu je příliš malý, než aby způsobil podstatnou újmu. Celkový podíl na cenově citlivém trhu (a zejména pak na trhu OEM) ve výši 12 % však nelze považovat za malý.

(128) Dále se připomíná, že objemy dovozu z ČLR vzrostly přibližně o 65 % a že jejich odhadovaný podíl na trhu se během posuzovaného období téměř zdvojnásobil. Kromě toho, jak je vysvětleno v (86). a následujících bodech odůvodnění, se dovozní ceny z ČLR snížily o 8 % (viz (89). a následující body odůvodnění) a docházelo k podstatnému cenovému podbízení (viz (93). a následující body odůvodnění). A právě prudký nárůst dovozu a zjištěné podstatné cenové podbízení jsou hlavní činitele, které je třeba v tomto případě vzít v úvahu.

(129) Výrobní odvětví Unie reaguje na dumping působící újmu snižováním svých cen již od roku 2007. Z důvodu cenového tlaku vyvolávaného čínským dovozem nebylo výrobní odvětví Unie schopno si udržet svůj podíl na trhu ani při snížených cenách. U nabídkových řízení na trhu OEM bylo zjištěno, že levné čínské nabídky hrají klíčovou úlohu při snižování cen nabízených výrobním odvětvím Unie. Navzdory snížení cen na straně výrobního odvětví Unie však průměrná prodejní cena čínského dovozu zůstala nižší než ceny výrobního odvětví Unie. Prodej výrobního odvětví Unie za posuzované období tedy významně poklesl. Vzhledem k tomu, že čínské ceny v období šetření v porovnání s rokem 2006 dále klesly, výrobní odvětví Unie muselo své ceny znovu snížit, aby se udrželo na trhu. Jeho výroba přestala být zisková – což mu neumožní ve své činnosti v průběhu času pokračovat.

(130) Je proto zřejmé, že mezi významným nárůstem objemů dovozu za vůbec nejnižší ceny a újmou zjištěnou u výrobního odvětví Unie existuje silná vazba. V této fázi lze tedy dospět k závěru, že existuje příčinná souvislost mezi levným čínským dovozem a podstatnou újmou, kterou utrpělo výrobní odvětví Unie.

2.2 *Rozdělení v rámci dotčeného výrobku podle segmentu*

(131) Byly předloženy argumenty, že trh OEM a následný trh jsou dva samostatné prodejní kanály, které se vzájemně nijak významně neovlivňují. Na tomto základě bylo zejména tvrzeno, že újma výrobního odvětví Unie, které směruje většinu svého prodeje na trh OEM (85 % u výrobců zařazených do vzorku), nemohla být způsobena čínským dovozem, který se soustředí především na následný trh a na trhu OEM se vyskytuje omezeně.

(132) Ačkoliv se skutečně jedná o samostatné distribuční kanály, podle zjištění Komise může k určitému, ačkoliv ne přímému, vzájemnému ovlivňování docházet. Pro získání úplného obrazu situace však byly oba tyto segmenty také uvažovány samostatně.

(133) Na následném trhu lze zjištěnou újmu s jistotou přičítat vysokým objemům levného čínského dovozu, který v tomto segmentu tvořil až 34 %. Na trhu OEM, který představuje hlavní část spotřeby EU (35 milionů jednotek z přibližně 50), je čínská přítomnost z hlediska objemů mnohem menší (nejvýše 6 %). Jak již však bylo vysvětleno, je třeba připomenout, že újmu vzniklou v souvislosti s prodejem na trhu OEM vyvolaly nízké čínské ceny, a tato újma tedy s cenou skutečně souvisí. Konkrétněji existují náznaky, že výrobci automobilů používají čínské nabídky jako srovnávací kritérium, což ve svém důsledku tlačí ceny výrobců hliníkových kol v EU v rámci nabídkových řízení dolů. Aby se výrobci v Unii udrželi na trhu, nemají ve skutečnosti jinou možnost než ustoupit a své ceny snížit.

(134) Dále nelze vyloučit, že sestupný cenový trend na následném trhu ovlivňuje ceny na trhu OEM. Ze srovnání průměrných cen na následném trhu a na trhu OEM vyplynulo, že zatímco do roku 2007 byly ceny na trhu OEM v průměru vyšší než ceny na následném trhu, v roce 2008 a v období šetření se tato situace změnila. Dokazuje to, že cenový tlak na trh OEM je v posledních letech výraznější.

(135) Předběžně se tedy má za to, že čínský dovoz způsobil újmu výrobnímu odvětví Unie jak na následném trhu, tak na trhu OEM. Toto zjištění bude v každém případě předmětem dalšího šetření.

3. **Účinky jiných činitelů**

3.1 *Dopad dovozu ze třetích zemí s výjimkou ČLR*

3.1.1 Dopad dovozu z Turecka

(136) Jak je uvedeno v (99). a následujících bodech odůvodnění, je Turecko druhým největším dovozcem po Číně. Během posuzovaného období dosahoval turecký dovoz celkového podílu na trhu EU ve výši přibližně 7 %. Následující tabulka srovnává ceny dovozu ze všech třetích zemí s cenami výrobců v EU.

V EUR/jednotka	2006	2007	2008	Období šetření
Turecko	40,8	42,6	52,4	40,7
Výrobci v EU zařazení do vzorku	49,7	49,7	48	46,5
Čína	34,7	33,5	31,4	31,9
Rozdíl mezi tureckými výrobci a výrobci v EU	8,9	7,1	4,4	5,8
Rozdíl mezi čínskými výrobci a výrobci v EU	15	16,2	16,6	14,6

(137) Během posuzovaného období byly turecké ceny neustále nižší než ceny výrobců v EU zařazených do vzorku, s výjimkou roku 2008. V období šetření dosahoval cenový rozdíl mezi tureckými výrobci a výrobci v Unii 5,7 EUR (+/– 12,3 % cen v EU), zatímco odpovídající cenový rozdíl pro Čínu dosahoval 14,5 EUR (+/– 31 %). Na tomto základě je oprávněné dospět k předběžnému závěru, že v období šetření měly nižší ceny dovozu z Turecka určitý nepříznivý dopad na situaci výrobního odvětví EU, který však nebyl natolik významný, aby mohl narušit příčinnou souvislost mezi dumpingovým dovozem z Číny a újmou, kterou utrpělo výrobní odvětví Unie.

3.1.2 Dopad dovozu ze třetích zemí s výjimkou Turecka

(138) Pokud jde o dovoz z jiných zemí než Číny a Turecka, jejich souhrnný podíl na trhu klesl z 9 % v roce 2006 na 8,3 % v období šetření (viz (99). bod odůvodnění). Odpovídající ceny zůstaly v tomtéž období na téměř stejné úrovni jako ceny výrobců v Unii. Na tomto základě se má za to, že dovoz ze třetích zemí s výjimkou Číny a Turecka nepřispěl k újmě, kterou utrpělo výrobní odvětví Unie.

3.2 *Dopad hospodářské krize*

(139) Některé strany tvrdily, že dovoz z Číny plně kompenzoval nárůst spotřeby v EU v roce 2007 a že pokles spotřeby v roce 2008 nastal ve stejnou dobu jako hospodářský pokles a současné snížení prodeje v automobilovém průmyslu. Tito činitelé byli podle tohoto argumentu klíčovými příčinami slabé výkonnosti výrobního odvětví Unie.

(140) Hospodářská krize nepříznivě ovlivnila situaci výrobního odvětví Unie z důvodu snižující se spotřeby a účinků klesajících cen. Mezi rokem 2008 a obdobím šetření klesla spotřeba o 14,5 %.

(141) Výrobci hliníkových kol působí v symbióze s automobilovým průmyslem, kterého se krize vážně dotkla. Následující tabulka ukazuje vývoj objemů výroby automobilů v Evropě za posuzované období. Je pravdou, že automobily jsou vybaveny hliníkovými nebo ocelovými koly a jejich podíl je obtížné stanovit. Neexistují však žádné náznaky, že by se tento podíl během posuzovaného období významně měnil. Nelze tedy vyloučit, že by pokles objemu výroby automobilů – který se od konce roku 2008 do období šetření skutečně dramaticky snížil, měl dopad na objem prodeje výrobců hliníkových kol. Následující tabulka ukazuje, že objem výroby mezi rokem 2008 a obdobím šetření klesl o více než 15 %.

V EU 27	2006	2007	2008	Období šetření
Výroba v Evropě (v tis. jednotek)	16 198	17 103	15 947	13 443

(142) Z analýzy hospodářských ukazatelů výrobního odvětví Unie však vyplývá, že sestupný trend započal dlouho před hospodářskou krizí a časově se shodoval se začátkem pronikání čínského dovozu na trh. Údaje o ziskovosti například dokazují, že sestupný trend začal v letech 2006–2007 (pokles o 2,5 procentního bodu), pokračoval v letech 2007–2008 (další pokles o 2,2 procentního bodu) a mimořádného poklesu o 6,9 procentního bodu dosáhl mezi rokem 2008 a obdobím šetření.

(143) Čínský dovoz pak navzdory snižující se spotřebě dále zvyšoval svou přítomnost na trhu a v období šetření dosáhl 12,4 %. Jeho objem a podíl na trhu plynule rostl a jeho ceny neustále způsobovaly cenové podbízení výrobního odvětví EU. Oprávněně by se však dalo očekávat, že krize by se měla dotknout všech tržních subjektů obdobným způsobem. Přesto, jak je vysvětleno výše, se čínský dovoz zvyšoval při cenách, které v dané situaci způsobovaly podstatné cenové podbízení v EU. Lze tedy oprávněně dospět k závěru, že pokud by hospodářská krize nenastala, objemy a podíl čínského dovozu na trhu by se zvýšily ještě více.

(144) Na tomto základě lze oprávněně předpokládat, že hospodářský pokles, ačkoliv přispěl k újmě výrobního odvětví Unie, sám o sobě není činitelem, který by narušil příčinnou souvislost mezi dumpingovým dovozem a podstatnou újmou. Naopak objemy dovozu z Číny by se měly za normálních okolností snížit s poklesem spotřeby, jak se stalo u dovozu z ostatních třetích zemí, a zejména u prodeje výrobního odvětví EU (který – jak se připomíná – poklesl souměřitelně se zvýšením čínského dovozu).

3.3 *Dopad změn vývozní výkonnosti výrobního odvětví Unie*

(145) Vývozní činnost výrobců v Unii zůstala během posuzovaného období nízká (méně než 2 % celkového prodeje výrobců v EU zařazených do vzorku). Nemohla tedy mít žádný nepříznivý dopad na špatnou situaci výrobního odvětví Unie a nemohla narušit příčinnou souvislost.

3.4 *Hospodářská soutěž mezi výrobci v Unii a koncentrace na trhu EU*

(146) Počet výrobců hliníkových kol (přibližně třicet) působících na trhu EU naznačuje, že na trhu EU je velmi významná hospodářská soutěž, ačkoliv se tento trh vyznačuje také vysokou úrovní koncentrace průmyslu: podíl 3 největších společností na celkové výrobě činí 60 %, dalších 2 společností přibližně 8 % a 4 společností přibližně 4 %. Z dostupných údajů o výrobních objemech vyplývá, že ostatní výrobci jsou malé nebo střední podniky.

(147) Je třeba uvést, že řada menších výrobců svou výrobu před rokem 2008, v roce 2008 a v období šetření ukončila. Mohlo by to naznačovat, že hospodářská soutěž mezi výrobci v Unii – a zjevný probíhající proces koncentrace – přispěly k újmě, kterou utrpělo výrobní odvětví Unie. Údaje šetření však ukazují, že ovlivněni nejsou jen malí výrobci. Současný vývoj ve skutečnosti ovlivňuje větší i menší výrobce obdobně. Nelze tedy dospět k závěru, že hospodářská soutěž mezi výrobci v Unii významně přispěla k podstatné újmě, kterou utrpělo výrobní odvětví Unie.

3.5 *Preference spotřebitelů, pokud jde o ocelová a hliníková kola*

(148) Byl předložen argument, že snižující se poptávka po hliníkových kolech by mohla souviset s hospodářskou krizí a znamenat změnu v preferencích spotřebitelů, kteří by se mohli přeorientovat na levnější ocelová kola. Toto tvrzení však nebylo ničím doloženo. V této fázi a vzhledem k tomu, že nejsou evidovány žádné údaje, které by tento argument podpořily, nemohl být žádný takový vývoj potvrzen.

3.6 *Sortimentní skladba*

(149) Některé strany tvrdily, že zvýšení čínského dovozu bylo důsledkem zvýšené poptávky po specifických typech kol vyráběných pomocí drahých technologií v ČLR (tj. kovaná nebo odlévaná a tvarovaná kola), která nebyla (ve významném množství) vyráběna v EU. Dovoz z ČLR tedy nemohl způsobit újmu výrobnímu odvětví Unie. Šetření však stanovilo, že tento dovoz představoval pouze velmi malou část celkového dovozu z ČLR. Proto musel být uvedený argument odmítnut.

4. **Závěr o příčinných souvislostech**

(150) Je třeba připomenout, že v tomto případě byl zjištěn významný pokles výroby a prodeje, ztráta podílu na trhu, jakož i snížení cen vedoucí ke ztrátám výrobního odvětví Unie. Objemy dovozu z ČLR, které způsobily podstatné cenové podbízení výrobního odvětví Unie a rovněž snížení jeho podílu na trhu, se během téhož období zvýšily.

(151) Komise také zkoumala všechny ostatní činitele, které mohly přispět k podstatné újmě, kterou utrpělo výrobní odvětví Unie. V tomto ohledu bylo zjištěno, že hospodářská krize, dovoz z Turecka a hospodářská soutěž mezi výrobci v Unii vedoucí k procesu koncentrace mohly vzniklou újmu ovlivnit. Vyvozuje se však předběžný závěr, že jejich dopad není takový, aby narušil příčinnou souvislost mezi dumpingovým dovozem a zjištěnou újmou, jak je podrobně uvedeno výše.

(152) Na základě uvedené analýzy účinků všech známých činitelů na situaci výrobního odvětví Unie byl vyvozen předběžný závěr, že existuje příčinná souvislost mezi dumpingovým dovozem z ČLR a podstatnou újmou, kterou utrpělo výrobní odvětví Unie.

F. **ZÁJEM UNIE**

1. **Zájem výrobního odvětví Unie**

(153) V tomto případě byla zjištěna vysoká úroveň spolupráce a podpory ze strany výrobního odvětví Unie (více než 70 %). Naznačuje to, že uložení opatření je zcela zřejmě v zájmu výrobců v EU.

(154) Šetření ukázalo, že výrobní odvětví Unie trpí podstatnou újmou z důvodu účinků dumpingového dovozu způsobujícího cenové podbízení, jak je podrobně uvedeno v (93). a následujících bodech odůvodnění.

(155) Lze očekávat, že výrobní odvětví Unie bude těžit z opatření, která by pravděpodobně zabránila dalšímu nárůstu levného dumpingového dovozu.

(156) Pokud by opatření nebyla uložena, lze očekávat, že levný dumpingový dovoz hliníkových kol, zejména na následný trh, bude pokračovat, nebo se dokonce zvyšovat. Dále nelze vyloučit, že zvyšující se cenový tlak a pronikání na následný trh bude přinejmenším nepřímo ovlivňovat situaci na trhu OEM. V tomto ohledu bylo zjištěno, že někteří výrobci v dotčené zemi se přesunují, nebo se již přesunuli, na následný trh se středně drahými až drahými výrobky a dále pak na trh OEM – s velmi nízkými cenami. Lze očekávat, že tento vývoj bude pokračovat a velmi pravděpodobně ohrozí také velkou skupinu výrobců v Unii aktivních na trhu OEM. Jelikož finanční situace a ziskovost těchto výrobců není dostatečně silná, aby odolala dalšímu cenovému tlaku dumpingového dovozu, který je nutí nabízet výrazně nižší ceny, velmi pravděpodobně by to vedlo k postupnému zániku velkého počtu výrobců v Unii, ne-li všech.

2. **Zájem dovozců**

(157) Při výběru vzorku (viz výše uvedený (13). bod odůvodnění) bylo na základě objemu dovozu vybráno 5 dovozců, kteří nejsou ve spojení, a 2 dovážející uživatelé.

(158) Spolupráce dovozců, kteří nejsou ve spojení, obecně představuje méně než 10 % celkového objemu dovozu z ČLR.

(159) Šetření ukázalo, že většina dovozců jsou obchodníci specializující se na autopříslušenství. Mezi nimi lze rozlišovat 2 kategorie. Jednu kategorii tvoří společnosti, které dovážejí a dále prodávají svá vlastní značková hliníková kola, jejichž výrobu zadali v ČLR. Nejsou však ve spojení s čínským vývozci. Tato kategorie dovozců má v EU obvykle nikoliv nevýznamné činnosti s „přidanou hodnotu“ (např. návrh, výzkum a vývoj), a někdy dokonce svůj vlastní distribuční řetězec s odpovídající úrovní zaměstnanosti. Druhou kategorii tvoří dovozci/distributoři, kteří jsou obchodníky zaměřujícími se více na objemy a méně na značku. Tito dovozci mají obvykle nižší nákladové struktury a méně činností s přidanou hodnotou v Unii.

(160) Nízká úroveň spolupráce dovozců, kteří nejsou ve spojení, naznačuje, že uložení opatření by nemělo na jejich činnost žádný významný dopad. Pokud jde o spolupracující dovozce/distributory, bylo zjištěno, že následný prodej čínských hliníkových kol představuje 1 až 6 % jejich celkového obratu. Situace outsourcingových společností je složitější, protože následný prodej hliníkových kol může představovat téměř celou jejich podnikatelskou činnost. Případná opatření by na jejich činnost jistě měla dopad – i když je v této fázi obtížné posoudit přesný rozsah. Tato záležitost bude dále prověřena.

3. **Zájem uživatelů**

3.1 *Obecně*

(161) Uživatelské dotazníky byly zaslány přibližně 20 určeným uživatelům. V rámci šetření spolupracovalo 13 výrobců automobilů. Spolupracovala také dvě sdružení zastupující uživatele a dovozce hliníkových kol pro trh OEM a následný trh.

(162) Na základě údajů Eurostatu představuje dovoz spolupracujících uživatelů 19 % celkového dovozu z ČLR. Údaje Eurostatu neumožňují přesně stanovit, zda byl dovoz určen na trh OEM nebo na následný trh. Jak je uvedeno výše ve (133). bodě odůvodnění, bylo nicméně možné rozlišit mezi trhem OEM a následným trhem a ukázat, že trh OEM představuje 20 až 30 % celkového dovozu z ČLR. Na tomto základě lze oprávněně předpokládat, že spolupráce trhu OEM byla velmi vysoká.

(163) Zdá se, že výrobci automobilů se obecně opírají o čínské dodávky pouze v omezené míře. Jsou-li posuzováni samostatně, spolupracující výrobci automobilů uplatňují různé obchodní modely. Někteří z Číny nedovážejí vůbec, jiní dovážejí méně než 5 %, někteří však dovážejí až 30 % své potřeby.

(164) Dovážející i nedovážející uživatelé jsou proti opatřením. Jedním z jejich hlavních argumentů je, že výrobci automobilů mají zájem udržet různé zdroje dodávek a využívat výhod hospodářské soutěže na trhu kol. V důsledku opatření by se stali příliš závislými na omezeném počtu evropských výrobců. Jelikož však existuje významný dovoz z jiných třetích zemí, nezdá se být tento argument sám o sobě rozhodující.

3.2 *Náklady na opatření*

(165) Hliníková kola představují přibližně 1 % nákladů na automobil. Opatření pro hliníková kola ve výši 20 % by tedy vedlo ke zvýšení nákladů o 0,2 %. U těch výrobců automobilů, kteří z Číny dovážejí nejvýše 5 % hliníkových kol, by celkové navýšení nákladů z hlediska celé výroby automobilů tedy představovalo 5 % z 0,2 %, tj. 0,01 %. Avšak i u těch výrobců automobilů, kteří dovážejí až 30 % hliníkových kol z Číny, by se celkové náklady zvýšily o 30 % z 0,2 %, tj. o 0,06 %. Opatření by tedy měla na náklady velmi omezený dopad. Navíc je zjevně běžné, že hliníková kola dovážená výrobci automobilů za určitou cenu (kupříkladu za 50 EUR) se koncovému zákazníkovi prodávají za cenu třikrát až čtyřikrát vyšší (tj. 200 EUR).

3.3 *Náklady na změnu dodavatele*

(166) Jak je vysvětleno výše, hliníková kola určená na trh OEM se obvykle vyvíjejí 2 roky před uvedením nového modelu automobilu na trh. Jakákoliv změna dodavatele vyžaduje čas (nejméně 6 měsíců) a mohla by znamenat také dodatečné náklady na nářadí. Šetření však ukázalo, že většina výrobců automobilů své zdroje dodávek samozřejmě diverzifikuje, tj. dělí výrobu konkrétních hliníkových kol mezi 2 (nebo více) výrobce. Tento systém zadávání výroby dvěma výrobcům se vztahuje také na modely nakupované v ČLR, aby byla zajištěna bezpečnost dodávek. Zdá se tedy, že riziko nutnosti změnit dodavatele je již dáno rozhodnutím nakupovat v ČLR. Ze smluv shromážděných během šetření pak dále vyplývá, že výrobci automobilů obecně mohou smlouvu kdykoliv bez penále vypovědět.

3.4 *Další argumenty předložené stranami*

(167) Některé strany tvrdily, že uložení cla na hliníková kola pocházející z ČLR by poskytlo výhodu jihokorejským výrobcům automobilů navíc k nulovému clu na dovoz automobilů podle nadcházející dohody o volném obchodu. Podle tohoto argumentu by jihokorejští výrobci automobilů měli i nadále přístup k levným čínským hliníkovým kolům, a mohli by dokonce požadovat vrácení cla na automobily vyvážené do EU (o vrácení cla uhrazeného při dovozu některých náhradních dílů pro automobily lze žádat při vývozu takovéhoto automobilu). Antidumpingové opatření na dovoz čínských hliníkových kol by evropské výrobce automobilů znevýhodnilo v hospodářské soutěži ve vztahu k jihokorejským automobilům dováženým do EU s nulovým clem.

(168) V tomto ohledu je třeba uvést, že podíl automobilů pocházejících z Jižní Koreje na trhu v současné době představuje pouze 3 % automobilového trhu EU. Je sice obtížné předvídat vývoj dovozu korejských automobilů, ale s ohledem na velmi omezený přímý nákladový dopad opatření na výrobce automobilů v EU, nelze v této fázi dospět k závěru, že by uložení antidumpingového opatření na dovoz hliníkových kol z Číny v tomto ohledu hrálo významnou úlohu.

4. **Zájem spotřebitelů**

(169) Pokud jde o dopad opatření na koncové spotřebitele, nebyl předložen žádný argument. Tato skutečnost, jakož i nízký nákladový dopad a strategie cenotvorby výrobců automobilů zjištěné během šetření hovoří proti pravděpodobnosti znatelného vlivu na spotřebitelské ceny.

5. **Zájem dodavatelů**

(170) Na dodavatelský dotazník odpovědělo pět dodavatelů surovin/zařízení, kteří dodávají výrobcům hliníkových kol v Unii. Dodávají hliníkové/surové ingoty, nátěrové hmoty/podkladové nátěrové hmoty nebo nízkotlaké stroje. Pokud jde o dodavatele ingotů, prodej do výrobního odvětví Unie představuje pouze malou část jejich činnosti (méně než 6 % jejich celkového obratu), což ukazuje jejich relativně nevýrazný zájem o uložení antidumpingových opatření na dovoz hliníkových kol z Číny. U ostatních dodavatelů (strojního zařízení, nátěrových hmot nebo nízkotlakých strojů) se prodej do výrobního odvětví Unie pohybuje v rozmezí od 30 do 50 % jejich celkového obratu. Vzhledem k tomu, že tyto společnosti jsou malými a středními podniky, je životaschopnost výrobního odvětví Unie pro jejich činnost zásadní.

6. **Závěr týkající se zájmu Unie**

(171) Vzhledem k výše uvedenému se vyvozuje předběžný závěr, že na základě dostupných informací o zájmu Unie celkově neexistují přesvědčivé důvody proti uložení prozatímních opatření na dovoz hliníkových kol pocházejících z ČLR.

G. PROZATÍMNÍ OPATŘENÍ

1. **Úroveň pro odstranění újmy**

(172) S ohledem na závěry týkající se dumpingu, výsledné újmy, příčinných souvislostí a zájmu Unie by měla být uložena prozatímní opatření, aby se zabránilo působení další újmy výrobnímu odvětví Unie dumpingovým dovozem z ČLR.

(173) Pro účely stanovení výše těchto cel byla vzata v úvahu zjištěná dumpingová rozpětí a výše cla nezbytná pro odstranění újmy, kterou utrpělo výrobní odvětví Unie.

(174) Jak je uvedeno ve (20). bodě odůvodnění, vyznačuje se trh hliníkových kol existencí dvou relativně odlišných tržních segmentů. Šetření dále zjistilo, že prodej výrobců v Unii se soustředí na trh OEM a představuje 85 % celkového prodeje výrobního odvětví Unie.

(175) Pro účely uložení prozatímních opatření bylo tedy shledáno jako vhodné posoudit rozpětí újmy s přihlédnutím ke konkrétní situaci na trhu.

(176) Na trhu OEM objednatelé hliníkových kol (kterými jsou výrobci automobilů) obvykle zadávají objednávky na základě nabídkového řízení. Tentýž model kola, který má být instalován na tentýž model automobilu, může tedy být – nikoliv v zanedbatelném počtu případů – objednán z různých zdrojů, často od čínského dodavatele a zároveň od dodavatele v EU. Bylo předběžně usouzeno, že toto nabídkové řízení přesně a spolehlivě odráží průměrnou cenovou konkurenci, která v období šetření existovala mezi čínskými dodavateli a dodavateli v Unii soutěžícími v rámci téhož nabídkového řízení.

(177) Bylo tedy shledáno jako vhodné vypočíst rozpětí podbízení na základě cen zjištěných z údajů předložených výrobci v EU a čínskými vývozci v rámci jejich účasti na uvedených nabídkových řízeních.

(178) Při výpočtu výše cla nezbytné pro odstranění účinků dumpingu působícího újmu se mělo za to, že případná opatření by měla výrobnímu odvětví Unie umožnit pokrýt výrobní náklady a dosáhnout přiměřeného zisku před zdaněním. Pokud jde o výrobní náklady, byla provedena úprava o skutečnou ztrátu, kterou utrpělo výrobní odvětví Unie během období šetření (– 5,4 %). Dále se mělo za to, že přiměřený zisk před zdaněním, kterého by mohlo v rozumné míře dosáhnout výrobní odvětví tohoto typu z prodeje obdobného výrobku v Unii za normálních podmínek hospodářské soutěže, tj. pokud by nedocházelo k dumpingovému dovozu, by měl být posuzován s ohledem na ziskovost dosaženou v roce 2006, která činila + 3,2 %. V uvedeném roce byly objemy dovozu z Číny skutečně ještě relativně nízké. Na tomto základě byla vypočtena cena obdobného výrobku nepůsobící újmu výrobnímu odvětví Unie.

(179) Rozpětí podbízení tedy činí 20,6 %.

(180) Tento výsledek byl dále potvrzen dalším výpočtem vycházejícím ze srovnání smluv uzavřených na základě nabídkového řízení, které poskytli někteří výrobci automobilů během šetření. V případech, kdy výrobci automobilů objednali tentýž model hliníkových kol jak od čínského výrobce, tak od výrobce v EU, bylo zjištěné rozpětí podbízení s přihlédnutím k provedeným úpravám, jak je vysvětleno ve výše uvedeném (93). a následujících bodech odůvodnění, řádově stejné jako rozpětí stanovené v předchozím bodě odůvodnění.

(181) Konstatuje se, že toto rozpětí podbízení je nižší než dumpingová rozpětí stanovená výše v (76). a následujících bodech odůvodnění, a proto by mělo sloužit jako základ pro stanovení výše cla podle pravidla nižšího cla.

(182) Vzhledem k metodice použité v tomto případě k určení úrovně pro odstranění újmy je považováno za neproveditelné stanovit sazby individuálních antidumpingových cel podle čl. 9 odst. 5 druhé věty základního nařízení. Důvodem je zejména skutečnost, že neexistují spolehlivé údaje k provedení analýzy pro jednotlivé společnosti. Proto bylo prozatímně rozhodnuto uložit celostátní antidumpingové clo na veškerý dovoz z Číny na úrovni rozpětí podbízení ve výši 20,6 %.

2. **Prozatímní opatření**

(183) S ohledem na výše uvedené se má za to, že podle čl. 7 odst. 2 základního nařízení by mělo být uloženo prozatímní antidumpingové clo na dovoz pocházející z ČLR. V tomto případě by v souladu s tímto pravidlem měla být celní sazba stanovena na úrovni zjištěného rozpětí újmy.

(184) Navrhované antidumpingové clo tedy činí 20,6 %.

H. **ZVEŘEJNĚNÍ**

(185) Výše uvedená prozatímní zjištění budou sdělena všem zúčastněným stranám, které budou vyzvány, aby písemně předložily svá stanoviska a požádaly o slyšení. Jejich připomínky budou analyzovány a v opodstatněných případech vzaty v úvahu před tím, než bude cokoliv stanoveno s konečnou platností. Dále je třeba uvést, že zjištění týkající se uložení antidumpingových cel, k nimž se dospělo pro účely tohoto nařízení, jsou prozatímní a pro účely konečných zjištění může být nutné jejich přehodnocení,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

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

2. Sazba prozatímního antidumpingového cla, která se vztahuje na čistou cenu s dodáním na hranici Unie před proclením, pro výrobek popsaný v odstavci 1 činí 20,6 %.

3. Propuštění výrobku uvedeného v odstavci 1 do volného oběhu v Unii je podmíněno složením jistoty odpovídající výši prozatímního cla.

4. Není-li stanoveno jinak, použijí se platné celní předpisy.

Článek 2

Aniž je dotčen článek 20 nařízení (ES) č. 1225/2009, mohou zúčastněné strany požádat o poskytnutí informací o podstatných skutečnostech a úvahách, na jejichž základě bylo toto nařízení přijato, sdělit písemně svá stanoviska a požádat o ústní slyšení před Komisí ve lhůtě jednoho měsíce ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost.

Podle čl. 21 odst. 4 nařízení (ES) č. 1225/2009 se mohou dotčené strany vyjádřit k uplatňování tohoto nařízení do jednoho měsíce ode dne jeho vstupu v platnost.

Článek 3

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

Článek 1 tohoto nařízení se použije po dobu šesti měsíců.

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

V Bruselu dne 10. května 2010.

Za Komisi

předseda

José Manuel BARROSO