PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2022/1221

ze dne 14. července 2022

o uložení prozatímního antidumpingového cla na dovoz některých hliníkových kol pocházejících z Maroka

EVROPSKÁ KOMISE,

S ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/1036 ze dne 8. června 2016 o ochraně před dumpingovým dovozem ze zemí, které nejsou členy Evropské unie ([1]) (dále jen „základní nařízení"), a zejména na článek 7 uvedeného nařízení,

po konzultaci s členskými státy,

vzhledem k těmto důvodům:

1. POSTUP

1.1. Zahájení

(1) Dne 17. listopadu 2021 zahájila Evropská komise (dále jen „Komise") antidumpingové šetření týkající se dovozu některých hliníkových kol (dále jen „hliníková kola") pocházejících z Maroka (dále jen „dotčená země") na základě článku 5 základního nařízení. Oznámení o zahájení řízení zveřejnila v *Úředním věstníku Evropské unie* ([2]) (dále jen „oznámení o zahájení řízení").

(2) Komise zahájila šetření na základě podnětu, který dne 4. října 2021 podalo Sdružení evropských výrobců kol (dále jen „žadatel" nebo „EUWA"). Podnět byl podán jménem výrobního odvětví Unie ve smyslu čl. 5 odst. 4 základního nařízení. Obsahoval důkazy o dumpingu a z něj vyplývající podstatné újmě, které byly dostatečným důvodem pro zahájení šetření.

1.2. Celní evidence

(3) Komise rozhodla prováděcím nařízením Komise (EU) 2022/934 (dále jen „nařízení o celní evidenci") o celní evidenci dovozu dotčeného výrobku ([3]).

1.3. Zúčastněné strany a žádost o zachování anonymity

(4) V oznámení o zahájení šetření vyzvala Komise zúčastněné strany, aby se jí přihlásily, a mohly se tak zúčastnit šetření. Komise o zahájení šetření výslovně informovala žadatele a známé výrobce v Unii, známé vyvážející výrobce a marocké orgány, známé dovozce, uživatele, jakož i sdružení, o nichž je známo, že se jich šetření týká, a vyzvala je k účasti.

(5) Žadatelé a dva spolupracující uživatelé požádali o utajení svých názvů kvůli obavě, že by mohli čelit odvetným opatřením ze strany odběratelů. Komise dospěla k názoru, že skutečně existuje vážné riziko odvetných opatření, a uznala, že by názvy žadatelů a dvou spolupracujících uživatelů neměly být zveřejněny. Aby byla skutečně zaručena anonymita, byla zachována rovněž důvěrnost názvů ostatních výrobců v Unii s cílem zabránit možnému odvození názvů žadatelů.

1.4. Připomínky k zahájení řízení

(6) Zúčastněné strany měly možnost vyjádřit se k zahájení šetření a požádat o slyšení před Komisí a/nebo úředníkem pro slyšení v obchodních řízeních.

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

([2]) Oznámení o zahájení antidumpingového řízení týkajícího se dovozu některých hliníkových kol pocházejících z Maroka (Úř. věst. C 464, 17.11.2021, s. 19).

([3]) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2022/934 ze dne 16. června 2022, kterým se zavádí celní evidence dovozu některých hliníkových kol pocházejících z Maroka (Úř. věst. L 162, 17.6.2022, s. 27.)

(7) Čtyři strany požádaly o slyšení před útvary Komise a byly vyslechnuty: Evropské sdružení výrobců automobilů (dále jen „ACEA“), sdružení EUWA, společnost Dika Morocco Africa S.A.R.L (dále jen „Dika“) a společnost Hands 8 S.A. (dále jen „Hands“).

(8) Společnost Dika a marocké orgány tvrdily, že údaje uvedené v podnětu jsou zastaralé, protože mezi obdobím s ním spojeného šetření a datem zahájení šetření existuje téměř osmiměsíční mezera. Kromě toho se období šetření zvolené žadatelem přesně shodovalo s vrcholem pandemie COVID-19. Období posuzované žadatelem navíc o jeden rok překročilo obvyklou praxi Komise, jak je uvedeno v příslušné příručce ([4]). Společnost Dika se domnívala, že toto rozhodnutí lze považovat za nespravedlivé a neúplné a že použití zastaralých údajů nemůže představovat zjevný důkaz dumpingu, újmy nebo příčinné souvislosti, jak vyžaduje čl. 5 odst. 4 základního nařízení.

(9) Komise nejprve uvedla, že v příručce, na kterou se společnost Dika odvolává, je výslovně uvedeno, že má poskytovat obecné rady, ale že není právně závazným dokumentem a její obsah není povinný ([5]). Kromě toho článek 5 základního nařízení neobsahuje žádné zvláštní ustanovení týkající se časového odstupu mezi podnětem a poskytnutými údaji. V každém případě období šetření podnětu skončilo dne 31. března 2021, zatímco podnět byl podán dne 4. října 2021. Kromě toho žadatel předložil také další údaje o újmě do 30. června 2021 ([6]). Údaje poskytnuté žadatelem byly proto aktuální a co nejblíže datu podání podnětu. Pokud jde o tvrzení týkající se posuzovaného období a období šetření, je běžným postupem Komise zvolit období šetření v délce jednoho roku a předchozích tří kalendářních let, aby bylo možné prozkoumat trendy důležité pro posouzení předmětné újmy. Skutečnost, že v podnětu byly uvedeny informace za jeden další rok, neznamená, že byly použity zastaralé údaje, což by způsobilo, že by hodnocení bylo nespravedlivé nebo neúplné. Spíše byly v podnětu uvedeny informace týkající se posledního dostupného období, tj. do 31. března 2021. Tvrzení bylo proto zamítnuto.

(10) Společnost Dika tvrdila, že podnět neposkytl důkazy odůvodňující použití početně zjištěné běžné hodnoty, jak požaduje čl. 5 odst. 2 základního nařízení. Kromě toho strana tvrdila, že výpočet početně zjištěné běžné hodnoty byl chybný. Komise proto měla dojít k závěru, že podnět neobsahuje dostatečné důkazy o dumpingu, a měla podnět zamítnout v souladu s článkem 5 základního nařízení.

(11) Společnost Dika uvedla, že žadatel nepoužil marockou domácí prodejní cenu hliníkových kol, ačkoli mohl tyto ceny znát vzhledem ke skutečnosti, že samotné výrobní odvětví Unie vyváží hliníková kola do Maroka. Kromě toho společnost Dika tvrdila, že žadatel použil finanční účty vyvážejících výrobců z let 2018 a 2019, aby dospěl k závěru, že nedošlo k žádnému prodeji v běžném obchodním styku, přičemž tyto účty pocházely z období před obdobím šetření vybraným v podnětu.

(12) Komise s tím nesouhlasila. Žadatelem v tomto šetření je sdružení EUWA, nikoli jeho jednotliví členové. Jelikož žadatel není výrobcem ani vývozcem, neměl k těmto údajům přístup. Nadto jsou faktury obecně považovány za důvěrné obchodní údaje. Žadatel tak musel vycházet z veřejných informací o domácích prodejních cenách v Maroku, které v době podání podnětu nebyly k dispozici. Pokud jde o použití finančních účtů za roky 2018 a 2019 v případě marockých vyvážejících výrobců, byly to jediné účty, které měl žadatel v době podání podnětu k dispozici. Žadatel proto mohl pouze vyvodit závěr, že na základě přiměřeně dostupných informací nedošlo ze strany známých marockých vyvážejících výrobců k žádnému domácímu prodeji v rámci běžného obchodního styku. Z tohoto důvodu bylo oprávněné zjistit běžnou hodnotu početně. Proto bylo tvrzení zamítnuto.

(13) Společnost Dika rovněž předložila tvrzení týkající se údajných zásadních nedostatků při určování běžné hodnoty. Tato tvrzení se týkají výběru velikosti kol, použití cen hliníkových ingotů založených na dovozu z Číny, použití struktury nákladů výrobce v Unii, vyloučení některých nákladových faktorů z výpočtu a použití 6 % míry zisku.

([4]) Komise, *Jak vyhotovit antidumpingový podnět*, příručka, s. 7–8, ale také s. 13, s. 27, s. 29, s. 52, s. 59 a s. 67, k dispozici na adrese: https://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2006/december/tradoc_120022.pdf.

([5]) Tamtéž, s. 3.

([6]) Viz bod 108 podnětu a jeho příloha D2.

(14) Komise s těmito tvrzeními nesouhlasila. Předpoklady, z nichž žadatel vycházel při početním zjištění běžné hodnoty, byly založeny na zkušenostech a znalostech žadatele na trhu a na veřejně dostupných informacích. Skutečnost, že zúčastněná strana s těmito předpoklady nesouhlasí, je pro účely početního zjištění běžné hodnoty v podnětu nečiní neplatnými. Údaje, na nichž byla založena běžná hodnota, byly podloženy dostatečnými důkazy a potvrzeny analýzou těchto důkazů provedenou Komisí. I po provedení určitých úprav navržených zúčastněnou stranou, které Komise při posuzování podnětu provedla, zůstaly důkazy o dumpingu dostatečné.

(15) Společnost Dika a marocké orgány tvrdily, že žadatel ve své analýze újmy pominul, že trh je rozdělen na výrobce původního zařízení (dále jen „trh OEM“) a trh s náhradními díly (dále jen „trh s náhradními díly“) a v rámci každého trhu na různé typy kol, tj. segmenty nižší a vyšší třídy.

(16) Komise uvedla, že ačkoli hliníková kola v rámci trhu OEM a trhu s náhradními díly mají různé distribuční kanály, mají stejné fyzické a technické vlastnosti a jsou zaměnitelná. Trh OEM a trh s náhradními díly by proto měly být považovány spíše za různé prodejní kanály než za různé segmenty.

(17) Pokud jde o tyto dva prodejní kanály, žadatel odhadl, že marocký vývoz byl pravděpodobně téměř výhradně dodáván zákazníkům trhu OEM. Následná analýza informací, které měla Komise k dispozici, tento odhad potvrdila. To byl i případ výrobců v Unii zařazených do vzorku, kteří prodávali téměř výhradně zákazníkům trhu OEM (přibližně 99,6 %).

(18) Pokud jde o různé typy kol, Komise konstatovala, že ačkoli podnět neobsahoval úplnou analýzu újmy podle různých typů hliníkových kol, poskytl výpočty cenového podbízení a prodeje pod cenou pro deset reprezentativních typů kol.

(19) Tvrzení bylo proto zamítnuto.

(20) Společnosti Dika a Hands a marocké orgány tvrdily, že vývoj marockého dovozu nemůže způsobit újmu výrobnímu odvětví Unie či v tomto směru představovat hrozbu, jelikož v období od 1. dubna 2020 do 31. března 2021 představoval pouze 2,8 % trhu Unie a nezpůsobuje stlačení nebo snížení cen.

(21) Z konkrétní analýzy újmy na základě podnětu vyplynulo, že byly k dispozici dostatečné důkazy o zvýšeném pronikání dovozu z Maroka na trh Unie (v absolutním i relativním vyjádření) za ceny, které v porovnání s cenami výrobního odvětví Unie představují cenové podbízení a prodej značně pod cenou. To zjevně způsobilo výrobnímu odvětví Unie podstatnou újmu, která se projevila například snížením prodeje a podílu na trhu, zhoršením finančních výsledků nebo výší cen účtovaných výrobním odvětvím Unie. Tvrzení bylo proto zamítnuto.

(22) Společnost Dika tvrdila, že některé ukazatele újmy uvedené v podnětu, jako je výrobní kapacita, ceny v Unii a spotřeba v Unii, nepodporují zjištění újmy během období šetření. Plné využití kapacity navíc není pro výrobce hliníkových kol možné vzhledem k modelům dodavatelského řetězce s dodávkami v přesně danou dobu (tzv. „just-in-time“), které zavádějí výrobci automobilů v Evropské unii a které vyžadují, aby výrobci hliníkových kol byli flexibilní a měli k dispozici kapacity, které jim umožní reagovat na potřeby vzniklé na poslední chvíli.

(23) Komise připomíná, že zjištění podstatné újmy nezbytné pro zahájení šetření vyžaduje mimo jiné posouzení příslušných činitelů popsaných v základním nařízení. Pro dostatečné odůvodnění podstatné újmy pro účely zahájení šetření však článek 5 základního nařízení výslovně nevyžaduje, aby všechny činitele újmy uvedené v čl. 3 odst. 5 vykazovaly zhoršení. Ve znění čl. 5 odst. 2 základního nařízení se totiž uvádí, že podnět musí obsahovat informace o vývoji objemu dovozu označeného za dumpingový, o účinku tohoto dovozu na ceny obdobného výrobku na trhu Unie a o následném dopadu dovozu na výrobní odvětví Unie, doložené příslušnými (nikoli nutně všemi) činiteli. Tyto informace, které poukazovaly na existenci újmy, podnět obsahoval. Komise proto usoudila, že podnět obsahuje dostatečné důkazy o újmě, a tvrzení zamítla.

(24) Společnosti Dika a Hands tvrdily, že uložení antidumpingových opatření nemůže být v zájmu Unie.

(25) Pokud jde o posledně uvedené, zájem Unie není relevantním kritériem pro posouzení toho, zda podnět odůvodňuje zahájení antidumpingového řízení podle článku 5 základního nařízení. Uvedené připomínky proto nebyly vzaty v úvahu ve vztahu k tvrzením týkajícím se zahájení řízení.

(26) Společnosti Dika a Hands a marocké orgány tvrdily, že žadatel nezohlednil další činitele, jako je údajná neexistence hospodářské soutěže mezi hliníkovými koly z Unie a hliníkovými koly z Maroka v důsledku segmentace trhů; nezohlednil podle nich ani dovoz ze třetích zemí a následky pandemie COVID-19.

(27) Analýza podnětu provedená Komisí potvrdila, že uvedené skutečnosti jsou buď neopodstatněné, věcně nesprávné, nebo nepostačují ke zpochybnění závěru, že podnět obsahuje dostatečné důkazy o tom, že dovoz dotčeného výrobku do Unie probíhal za dumpingové ceny a zjevně způsoboval výrobcům v Unii podstatnou újmu. Tyto aspekty byly stanoveny na základě nejlepších důkazů, které měl žadatel v té době k dispozici, a byly dostatečně reprezentativní a spolehlivé. Tvrzení předložená společností Dika, marockými orgány a společností ACEA byla dále podrobně prozkoumána a jejich další posouzení je uvedeno níže.

(28) Na základě výše uvedených skutečností Komise potvrdila, že žadatel předložil dostatečné důkazy o existenci dumpingu, způsobené újmě a příčinné souvislosti, čímž splnil požadavky stanovené v čl. 5 odst. 2 základního nařízení.

1.5. **Výběr vzorku**

(29) V oznámení o zahájení šetření Komise uvedla, že v souladu s článkem 17 základního nařízení by mohlo být nutné vybrat vzorek zúčastněných stran.

1.5.1. *Výběr vzorku výrobců v Unii*

(30) V oznámení o zahájení šetření Komise uvedla, že předběžně vybrala vzorek výrobců v Unii. Komise vybrala konečný vzorek tří výrobců v Unii. Podle článku 17 základního nařízení byl kritériem pro výběr vzorku největší reprezentativní objem výroby obdobného výrobku v Unii během období šetření, tj. od 1. října 2020 do 30. září 2021. Tento předběžný vzorek sestával ze tří výrobců v Unii nacházejících se ve třech různých členských státech. Vzorek představoval téměř 20 % celkového objemu výroby obdobného výrobku v Unii a zajišťuje dobré zeměpisné rozložení. Komise vyzvala zúčastněné strany, aby se k předběžnému vzorku vyjádřily, ale nebyly předloženy žádné připomínky.

1.5.2. *Výběr vzorku dovozců*

(31) Aby mohla Komise rozhodnout, zda je výběr vzorku nutný, a pokud ano, vzorek vybrat, požádala dovozce, kteří nejsou ve spojení, aby poskytli informace uvedené v oznámení o zahájení šetření.

(32) Žádný ze známých dovozců, kteří nejsou ve spojení, neposkytl požadované informace a nesouhlasil se zařazením do vzorku.

1.5.3. *Výběr vzorku vyvážejících výrobců v Maroku*

(33) Aby mohla Komise rozhodnout, zda je výběr vzorku nutný, a pokud ano, vzorek vybrat, požádala všechny vyvážející výrobce v Maroku, aby poskytli informace uvedené v oznámení o zahájení šetření. Kromě toho Komise požádala zastoupení Marockého království, aby určilo a/nebo kontaktovalo případné další vyvážející výrobce, kteří by mohli mít zájem o účast na šetření.

(34) Požadované informace poskytli pouze dva vyvážející výrobci v dotčené zemi, na které připadá prakticky veškerý dovoz hliníkových kol z Maroka. Komise proto rozhodla, že výběr vzorku není nutný.

1.6. **Odpovědi na dotazník a inspekce na místě**

(35) Komise zaslala dotazníky třem výrobcům v Unii, žadateli, dvěma známým uživatelům a dvěma vyvážejícím výrobcům v dotčené zemi. Stejné dotazníky byly v den zahájení šetření zpřístupněny rovněž na internetu ([7]).

(36) Komise si vyžádala a ověřila všechny informace, které považovala za nezbytné k předběžnému zjištění dumpingu, újmy a zájmu Unie. Kvůli vypuknutí pandemie COVID-19 a restriktivním opatřením v různých zemích nemohla Komise provést všechny inspekce na místě podle článku 16 základního nařízení.

— Inspekce na místě podle článku 16 základního nařízení byly provedeny v prostorách dvou výrobců v Unii zařazených do vzorku a jednoho uživatele ([8]) a v prostorách následujících vyvážejících výrobců v Maroku: HANDS 8 S.A. (dále jen „Hands“)

— DIKA MOROCCO AFRIKA S.A.R.L (dále jen „Dika“)

(37) Nadto Komise v souladu se svým oznámením o důsledcích výskytu onemocnění COVID-19 pro antidumpingová a antisubvenční šetření ([9]) provedla křížové kontroly na dálku v případě společnosti CITIC Dicastal Co., Ltd (dále jen „CITIC“), která je ve spojení se společností Dika, a v případě jednoho výrobce v Unii.

1.7. **Období šetření a posuzované období**

(38) Šetření dumpingu a újmy se týkalo období od 1. října 2020 do 30. září 2021 (dále jen „období šetření“). Zkoumání trendů významných pro posouzení újmy zahrnovalo období od 1. ledna 2018 do konce období šetření (dále jen „posuzované období“).

2. **DOTČENÝ VÝROBEK A OBDOBNÝ VÝROBEK**

2.1. **Dotčený výrobek**

(39) Dotčeným výrobkem jsou hliníková kola pro motorová vozidla kódů HS 8701 až 8705, bez ohledu na to, zda jsou vybavena příslušenstvím nebo pneumatikami, která pocházejí z Maroka a která mají v současnosti kódy KN ex 8708 70 10 a ex 8708 70 50 (kódy TARIC: 8708 70 10 15, 8708 70 10 50, 8708 70 50 15 a 8708 70 50 50 (dále jen „dotčený výrobek“).

(40) Hliníková kola se v Unii tradičně prodávají dvěma distribučními prodejními kanály: trhu OEM, což jsou především výrobci automobilů, a trhu náhradních dílů, kam patří například distributoři, maloobchodníci, opravny atd. Dotčený výrobek z Maroka byl v posuzovaném období prodáván výhradně prostřednictvím kanálu OEM. V rámci distribučního kanálu OEM pořádají výrobci automobilů nabídková řízení na hliníková kola a často se podílejí na vývoji nového kola, které je spojováno s jejich značkou. Výrobci v Unii i maročtí vývozci soutěží v rámci týchž nabídkových řízení.

2.2. **Obdobný výrobek**

(41) Šetření prokázalo, že následující výrobky mají stejné základní fyzikální, chemické a technické vlastnosti, jakož i stejná základní použití:

— dotčený výrobek;

— výrobek vyráběný a prodávaný na domácím trhu v Maroku a

— výrobek vyráběný a prodávaný v Unii výrobním odvětvím Unie.

(42) Komise v této fázi rozhodla, že uvedené výrobky jsou proto obdobnými výrobky ve smyslu čl. 1 odst. 4 základního nařízení.

([7]) https://trade.ec.europa.eu/tdi/case_details.cfm?id=2563.
([8]) Jak je vysvětleno v 5. bodě odůvodnění, názvy výrobců v Unii a dvou uživatelů se z důvodu zachování důvěrnosti nezveřejňují.
([9]) Úř. věst. C 86, 16.3.2020, s. 6.

3. **DUMPING**

3.1. **Maroko**

3.1.1. *Spolupráce vyvážejících výrobců*

(43) Jak je uvedeno ve 34. bodě odůvodnění, dva maročtí vyvážející výrobci, společnosti Dika a Hands, se zúčastnili šetření a poskytli odpovědi na dotazník. Se společností Dika je ve spojení společnost CITIC, což je čínský výrobce hliníkových kol. Společnost CITIC nakupuje hliníková kola od společnosti Dika a prodává je do Unie, Maroka a dalších třetích zemí. Během křížové kontroly na dálku u společnosti CITIC byla zjištěna řada chyb, což vážně zpochybnilo spolehlivost evidence prodeje na domácím trhu a v EU. Tyto chyby se týkaly především rozdílů mezi cenami uvedenými v evidenci prodeje, cenami uvedenými na fakturách a částkami skutečně zaplacenými.

(44) Dne 1. dubna 2022, po ukončení křížové kontroly na dálku u společnosti CITIC, poskytla společnost Dika během inspekce na místě revidovanou verzi evidence prodeje včetně vysvětlení zjištěných nesrovnalostí. V té době již nebylo možné tuto revidovanou evidenci prodeje ověřit či podrobit křížové kontrole. Předběžná kontrola nově předložených údajů navíc odhalila, že revize provedené společností nenapravily všechny nesrovnalosti uvedené během křížové kontroly na dálku, přičemž celkový počet revizí byl mnohem vyšší, než se na základě křížové kontroly na dálku očekávalo. Povaha a počet chyb, z nichž některé nebyly odstraněny ani po revizi, byly takové, že se Komise nemohla na správnost evidence prodeje spolehnout. Komise proto nemohla ověřit informace nezbytné ke stanovení dumpingového rozpětí pro tuto společnost.

(45) V souladu s čl. 18 odst. 4 základního nařízení byly společnost Dika a její společnost ve spojení dopisem ze dne 5. května 2022 informovány o důvodech, na jejichž základě Komise hodlá nezohlednit poskytnuté informace v úvahu, a byla jim poskytnuta příležitost podat další vysvětlení (dále jen „dopis podle článku 18“).

(46) Dotčená společnost odpověděla Komisi dopisem ze dne 12. května 2022. Ve své odpovědi společnost vysvětlila, že své prodeje zaznamenala v evidenci prodeje v souladu se svými účetními zásadami. Společnost proto v rozporu s prohlášeními učiněnými během křížové kontroly na dálku a inspekce na místě tvrdila, že původní evidence prodeje, jejíž celkové hodnoty bylo možné sladit s účetním systémem SAP společnosti, byla úplná a přesná, neobsahovala žádné chyby a nevyžadovala žádné revize. Ve skutečnosti byly revize, které společnost provedla po křížové kontrole na dálku, údajně poskytnuty Komisi pouze proto, aby se prokázala plná spolupráce společnosti CITIC během šetření. Společnost proto uvedla, že by Komise měla použít původní, nerevidovanou verzi evidence prodeje. Společnost dále uvedla, že Komise může případně použít revidovanou evidenci prodeje, která byla Komisi poskytnuta společně s dopisem, protože nedostatky údajně nebyly takového rázu, aby neúměrně ztěžovaly učinění přiměřeně správného závěru. Tato evidence prodeje se podobala té, která byla poskytnuta během inspekce na místě, přičemž do ní byly doplněny dříve chybějící údaje, opraveny některé chyby a poskytnuta dodatečná vysvětlení. V evidenci však přesto zůstalo několik chyb, u řady transakcí stále nebyla uvedena skutečně obdržená částka a Komise nebyla schopna provést křížovou kontrolu nebo ověřit revidovanou evidenci prodeje, kterou společnost poskytla spolu s odpovědí na dopis podle článku 18. Společnost rovněž uvedla, že pokud by Komise trvala na použití článku 18 základního nařízení, měla by jako dílčí dostupné skutečnosti použít účetní závěrku společnosti CITIC.

(47) Komise nesouhlasila s tvrzeními, která společnost uvedla ve své odpovědi na dopis podle článku 18. Antidumpingový dotazník pro vyvážející výrobce jasně požadoval poskytnutí evidence prodeje podle jednotlivých transakcí. Vzory tabulek poskytnuté s dotazníkem jednoznačně požadují údaje tak, jak jsou zaznamenány na faktuře (fakturované množství, fakturovaná částka, související dobropisy atd.). Společnost sama přiznala, že evidenci prodeje nevyplňovala na základě faktur. Spíše ji vyplňovala na základě svých vlastních účetních postupů. Společnost dále tvrdila, že případný rozdíl mezi fakturovanou částkou a skutečně obdrženou cenou se obvykle zaznamená v evidenci prodeje buď jako sleva, rabat, či dobropis, případně jiným způsobem. Bylo však zjištěno, že tyto rozdíly se systematicky neodrážejí v evidenci prodeje společnosti.

(48) Jak je uvedeno výše ve 44. bodě odůvodnění, revidovanou evidenci prodeje nebylo možné včas podrobit křížové kontrole ani inspekci. Jak bylo společnosti vysvětleno v dopise před zahájením křížové kontroly na dálku a inspekce zaslaném dne 11. března 2022 a v souladu s oznámením o důsledcích výskytu onemocnění COVID-19 pro antidumpingová a antisubvenční šetření ([10]), účelem křížové kontroly na dálku bylo získat ujištění ohledně informací, které společnost předložila ve své odpovědi na dotazník. Pokud jde o evidenci prodeje, nebyla taková ujištění během křížové kontroly na dálku získána. Dodatečnou křížovou kontrolu na dálku u společnosti CITIC, kterou společnost navrhuje ve své odpovědi na dopis podle článku 18, nelze využít jako způsob nápravy nedostatku včasnosti či chyb zjištěných během křížové kontroly na dálku, která již proběhla ve stanovených lhůtách.

(49) Kromě toho nebyly v revidovaných tabulkách zohledněny některé změny, které byly projednány během křížové kontroly na dálku. Ve své odpovědi na dopis podle článku 18 společnost předložila novou revidovanou evidenci prodeje, v níž byly provedeny další změny, které rovněž nebylo možné podrobit křížové kontrole ani inspekci. Komise měla tudíž za to, že společnost neposkytla požadované informace ve lhůtách šetření. Alternativa navržená společností, tj. použití účetní závěrky společnosti CITIC jako dílčích dostupných údajů, nebyla přijatelná. Použití účetní závěrky by Komisi neumožnilo stanovit běžnou hodnotu a vývozní cenu dostatečně podrobným a přesným způsobem, jak vyžaduje základní nařízení, protože by neumožňovala analýzu na základě výrobku nebo transakce.

(50) Jelikož společnost Dika a její společnost ve spojení CITIC neposkytly informace, které by Komisi umožnily dospět k přiměřeně správnému závěru, a ověřitelné informace, které by takový závěr umožnily, nebyly předloženy, rozhodla se Komise, že informace předložené společností, pokud jde o evidenci prodeje na domácím trhu a v EU, nebude brát v úvahu. Vzhledem k tomu, že tyto informace jsou rozhodující pro stanovení běžné hodnoty a vývozní ceny, Komise nemohla pro společnost vypočítat individuální dumpingové rozpětí.

(51) Komise proto předběžně nezohlednila informace poskytnuté tímto vyvážejícím výrobcem a potvrdila použití dostupných údajů týkajících se tohoto vyvážejícího výrobce na základě čl. 18 odst. 1 základního nařízení.

3.1.2. *Běžná hodnota*

(52) Vzhledem k použití čl. 18 odst. 1 základního nařízení, jak je popsáno v oddíle 3.1.1 výše, se níže uvedený popis výpočtu dumpingového rozpětí vztahoval pouze na zbývajícího marockého vyvážejícího výrobce, společnost Hands.

(53) V čl. 2 odst. 1 základního nařízení je uvedeno, že běžná hodnota se zakládá na cenách, které jsou zaplaceny nebo mají být zaplaceny nezávislým odběratelem v zemi vývozu v běžném obchodním styku. Komise však zjistila, že spolupracující vyvážející výrobce neuskutečnil žádný domácí prodej. Menší objem prodeje hliníkových kol odběratelům v Maroku byl během období šetření uskutečněn jednomu výrobci automobilů působícímu v ekonomické bezcelní zóně („*zone d'accélération industrielle*“, dříve nazývané také „*zone franche*“ nebo „*zone franche d'exportation*“), která je podobná ekonomické zóně, v níž působil spolupracující výrobce. Tento výrobce automobilů zakoupil hliníková kola pro použití při montáži automobilu. Následně pak tedy nebyla z bezcelní zóny expedována hliníková kola, nýbrž automobil, který byl určen buď k prodeji na domácím trhu, nebo k vývozu. Konečným místem určení automobilu však s největší pravděpodobností nebyl domácí trh. Ze studie z roku 2020 vyplynulo, že 90 % všech automobilů vyrobených v Maroku je určeno pro exportní trh ([11]), což potvrdily i informace marockých výrobců automobilů ([12]). Podle zákona č. 19-94, kterým se řídí zóny volného obchodu, musí navíc společnosti působící v těchto zónách dosahovat alespoň 70 % svého obratu z vývozu ([13]).

([10]) Úř. věst. C 86, 16.3.2020, s. 6.

([11]) Henri-Louis Vedie, „*L'automobile: une filière marocaine stratégique, leader du secteur en Afrique*“, Policy Center for the New South, Policy Paper 20/34, listopad 2020 (dostupné na https://www.policycenter.ma/sites/default/files/2021-01/PP - 20-34 (Henri-louis Vedie)_0.pdf).

([12]) Například skupina Renault vyvážela více než 95 % své produkce v Tangeru (viz https://www.tac.ma/news/english-1m-vehicles-exported-from-tangermed/).

([13]) Viz „*LA LOI N° 19-94 RELATIVE AUX ZONES FRANCHES D'EXPORTATION*“, Bulletin Officiel, 1995-02-15, č. 4294, s. 117–121.

(54) Jak bylo vysvětleno výše, prodej hliníkových kol spolupracujícím vyvážejícím výrobcem tomuto odběrateli v Maroku byl prodejem z jedné ekonomické zóny do druhé. Na společnosti působící v těchto ekonomických zónách v Maroku se nevztahují celní zákony a předpisy, které se běžně uplatňují na marockém území, a zboží vstupující do takové ekonomické zóny je považováno za vývoz ([14]). Vzhledem k tomu, že hliníková kola byla vyrobena v určité ekonomické zóně a následně prodána a odeslána do jiné ekonomické zóny, nikdy nevstoupila na celní území Maroka, a nemohla být proto považována za domácí prodej.

(55) V každém případě, i kdyby byl prodej do ekonomické bezcelní zóny v Maroku považován za domácí prodej, nebyl reprezentativní a ani nebyl uskutečněn v běžném obchodním styku, jak vyžaduje čl. 2 odst. 1 základního nařízení.

(56) V tomto ohledu Komise nejprve v souladu s čl. 2 odst. 2 základního nařízení zkoumala, zda je celkový objem domácího prodeje spolupracujícího vyvážejícího výrobce reprezentativní. Objem domácího prodeje je reprezentativní tehdy, pokud celkový objem domácího prodeje obdobného výrobku nezávislým odběratelům na domácím trhu představoval alespoň 5 % celkového objemu dotčeného výrobku na vývoz do Unie během období šetření. Na tomto základě nebyl prodej spolupracujícího vyvážejícího výrobce v Maroku reprezentativní.

(57) Dále Komise stanovila podíl ziskového prodeje nezávislým odběratelům na domácím trhu u každého typu výrobku během období šetření, aby mohla rozhodnout, zda pro účely výpočtu běžné hodnoty v souladu s čl. 2 odst. 4 základního nařízení použije skutečný domácí prodej. Z analýzy domácího prodeje vyplynulo, že žádný z domácích prodejů nebyl ziskový, a tudíž se neuskutečnil v běžném obchodním styku.

(58) Komise vypočítala běžnou hodnotu v souladu s čl. 2 odst. 3 a 6 základního nařízení, jelikož obdobný výrobek nebyl v běžném obchodním styku na domácím trhu prodáván.

(59) V čl. 2 odst. 3 základního nařízení se uvádí, že pokud obdobné výrobky v běžném obchodním styku nejsou na domácím trhu prodávány, vypočítá se běžná hodnota obdobného výrobku na základě výrobních nákladů v zemi původu s připočtením přiměřené částky pro prodejní, správní a režijní náklady a pro zisk. Ustanovení čl. 2 odst. 6 základního nařízení uvádí, že prodejní, správní a režijní náklady a zisk se stanoví na základě skutečných údajů, které prošetřovaný vývozce nebo výrobce zaznamená při výrobě a prodeji obdobného výrobku v běžném obchodním styku. Jelikož však v případě společnosti Hands nedochází k prodeji obdobného výrobku v běžném obchodním styku, jak je vysvětleno výše, stanoví čl. 2 odst. 6 základního nařízení tři alternativní metody:

a) vážený průměr skutečných částek, které byly zjištěny pro jiné prošetřované vývozce nebo výrobce při výrobě a prodeji obdobného výrobku na domácím trhu země původu;

b) skutečné částky, které daný vývozce nebo výrobce zaznamená při výrobě a prodeji zboží stejné obecné skupiny zboží na domácím trhu země původu v běžném obchodním styku;

c) jakákoli jiná rozumná metoda, pokud zisk takto zjištěný není vyšší než zisk, kterého běžně dosahují jiní vývozci nebo výrobci při prodeji výrobků stejné obecné kategorie na domácím trhu země původu.

(60) Pokud jde o čl. 2 odst. 6 písm. a), v Maroku existoval pouze jeden další vyvážející výrobce hliníkových kol, a to společnost Dika. Společnost Dika rovněž prodávala veškerou svou produkci hliníkových kol v Maroku výrobcům automobilů v ekonomických zónách. Jak je vysvětleno výše v 53. a 54. bodě odůvodnění, tento prodej nebyl považován za domácí prodej. Kromě toho musí být průměr uvedený v čl. 2 odst. 6 písm. a) váženým průměrem alespoň dvou vyvážejících výrobců ([15]). Údaje společnosti Dika proto nemohly být použity, i kdyby její údaje o prodeji byly považovány za spolehlivé. Ustanovení čl. 2 odst. 6 písm. a) proto nebylo možné použít.

([14]) Viz zákon „*LA LOI N° 19-94 RELATIVE AUX ZONES FRANCHES D'EXPORTATION*“, Bulletin Officiel, 1995-02-15, č. 4294, s. 117–121, následně pozměněný zákonem 14.21, který mění pojem „*zone franche*“ na „*zone d'accélération industrielle*“. Viz také „*Code des douanes et impôts indirects relevant de l'administration des douanes et impôts indirects approuvé par le dahir portant loi n° 1-77-339 du 25 chaoual 1397 (9 octobre 1977), tel qu'il a été modifié et complete*“.

([15]) Evropská společenství – Antidumpingová cla na dovozy bavlněného ložního prádla z Indie (WT/DS141/R, 30. října 2000, body 74 až 77).

(61) Ustanovení čl. 2 odst. 6 písm. b) vyžaduje, aby daný vývozce nebo výrobce vyráběl a prodával v běžném obchodním styku stejné obecné kategorie výrobků na domácím trhu. Společnost Hands však vyráběla pouze hliníková kola a žádný z jejich prodejů nebyl uskutečněn v běžném obchodním styku. Proto nebylo možné použít ani ustanovení čl. 2 odst. 6 písm. b).

(62) Ustanovení čl. 2 odst. 6 písm. c) odkazuje na „jakoukoliv jinou rozumnou metodu" pro stanovení prodejních, správních a režijních nákladů a zisku. Vzhledem k tomu, že v Maroku neexistují jiní výrobci hliníkových kol, považovala Komise za rozumné použít prodejní, správní a režijní náklady a zisk zjištěné pro výrobce hliníkových kol v Brazílii. Brazílie byla navržena jako vhodná reprezentativní země v žádosti o přezkum, která byla podkladem pro probíhající přezkumné šetření před pozbytím platnosti týkající se hliníkových kol z Číny ([16]). Vážený průměr zjištěných prodejních, správních a režijních nákladů činil 11,49 % a vážený průměr zisku 4,89 %.

(63) Ustanovení čl. 2 odst. 6 písm. c) rovněž ukládá povinnost uplatnit u zisku použitého podle této metodiky horní hranici, aby bylo zajištěno, že použitý zisk není vyšší než zisk, kterého běžně dosahují jiní vývozci nebo výrobci při prodeji výrobků stejné obecné kategorie na domácím trhu země původu. Kromě společností Dika a Hands, jejichž zisk nemohl být použit, protože neuskutečnily žádný prodej na domácím marockém trhu, neexistovali žádní další maročtí výrobci hliníkových kol. Kromě toho Komise neměla k dispozici žádné informace o zisku dosaženém případnými výrobci nebo vývozci hliníkových autodílů nebo jakýchkoli hliníkových výrobků souvisejících s automobilovým průmyslem v Maroku.

(64) Komise měla za to, že hliníková kola patří do stejné obecné kategorie jako ostatní hliníkové výrobky, jako jsou hliníkové výlisky nebo hliníkové profily. Tyto výrobky využívají stejnou hlavní surovinu (hliník), která tvoří hlavní část nákladů na výrobu těchto výrobků. Různé výrobní procesy navíc zahrnují tavení nebo zahřívání hliníku, aby se vytvaroval do požadovaného tvaru. Vážený průměrný zisk dosažený sedmi marockými výrobci těchto hliníkových výrobků, u nichž byly k dispozici finanční údaje za rok 2020, činil 4,16 %. Tento procentní údaj byl použit jako horní hranice zisku brazilských výrobců hliníkových kol.

(65) Běžná hodnota byla poté početně zjištěna tak, že k výrobním nákladům společnosti Hands byly připočteny brazilské prodejní, správní a režijní náklady a zisk uvedený v 62. bodě odůvodnění, avšak omezený na 4,16 %.

3.1.3. *Vývozní cena*

(66) Spolupracující vyvážející výrobce vyvážel do Unie buď přímo nezávislým odběratelům, nebo prostřednictvím společnosti ve spojení, která působila jako dovozce.

(67) U prodeje přímo nezávislým odběratelům v Unii byla vývozní cena v souladu s čl. 2 odst. 8 základního nařízení stanovena na základě cen skutečně zaplacených nebo splatných za dotčený výrobek prodávaný na vývoz do Unie.

(68) Pokud jde o prodej vyvážený do Unie prostřednictvím společnosti ve spojení, která působí jako dovozce, byla vývozní cena v souladu s čl. 2 odst. 9 základního nařízení stanovena na základě ceny, za niž byl dovezený výrobek poprvé znovu prodán nezávislým odběratelům v Unii. V takovém případě byly provedeny úpravy ceny o všechny náklady vzniklé mezi dovozem a dalším prodejem, včetně prodejních, režijních a správních nákladů, a o dosažený zisk. Zisky byly založeny na ziscích běžně dosahovaných dovozci, kteří nejsou ve spojení, protože skutečný zisk dovozce ve spojení nebyl považován za spolehlivý vzhledem ke vztahu mezi spolupracujícím vyvážejícím výrobcem a dovozcem ve spojení. Vzhledem k tomu, že při tomto šetření s Komisí nespolupracoval žádný dovozce, který není ve spojení, použila Komise zisk zjištěný při posledním šetření v rámci přezkumu před pozbytím platnosti týkajícího se hliníkových kol z Číny ([17]).

3.1.4. *Srovnání*

(69) Komise srovnala běžnou hodnotu a vývozní cenu spolupracujícího vyvážejícího výrobce na základě ceny ze závodu.

([16]) Oznámení o zahájení přezkumu před pozbytím platnosti antidumpingových opatření vztahujících se na dovoz některých hliníkových kol pocházejících z Čínské lidové republiky (Úř. věst. C 29, 20.1.2022, s. 34).

([17]) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2017/109 ze dne 23. ledna 2017 o uložení konečného antidumpingového cla na dovoz některých hliníkových kol pocházejících z Čínské lidové republiky na základě přezkumu před pozbytím platnosti podle čl. 11 odst. 2 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/1036 (Úř. věst. L 18, 24.1.2017, s. 1).

(70) Pokud to odůvodňovala potřeba zajistit spravedlivé srovnání, upravila Komise běžnou hodnotu a/nebo vývozní cenu o rozdíly, které mají vliv na ceny a srovnatelnost cen, v souladu s čl. 2 odst. 10 základního nařízení. Byly provedeny úpravy týkající se výdajů na dopravu, pojištění, manipulaci a nakládku a na balení, úvěrových nákladů, slev a dalších příspěvků.

3.1.5. *Dumpingové rozpětí*

(71) U spolupracujícího vyvážejícího výrobce Komise v souladu s čl. 2 odst. 11 a 12 základního nařízení srovnávala váženou průměrnou běžnou hodnotu každého typu obdobného výrobku s váženou průměrnou vývozní cenou odpovídajícího typu dotčeného výrobku.

(72) U všech ostatních vyvážejících výrobců v Maroku stanovila Komise dumpingové rozpětí na základě dostupných údajů v souladu s článkem 18 základního nařízení. Za tímto účelem Komise určila úroveň spolupráce ze strany vyvážejících výrobců. Úroveň spolupráce představuje objem vývozu spolupracujících vyvážejících výrobců do Unie vyjádřený jako podíl na celkovém dovozu z dotčené země do Unie v období šetření, který byl stanoven na základě databáze Eurostatu Comext.

(73) Jak je vysvětleno v oddíle 3.1.1 výše, existoval pouze jeden spolupracující marocký vyvážející výrobce. Jelikož vývoz hliníkových kol této společnosti představoval méně než 50 % celkového dovozu hliníkových kol do Unie během období šetření, byla úroveň spolupráce v tomto případě považována za nízkou. Na základě toho se Komise rozhodla, že je vhodné stanovit zbytkové dumpingové rozpětí na úrovni nejvyššího dumpingového rozpětí stanoveného pro typy výrobků, které spolupracující vyvážející výrobce prodává v reprezentativním množství. Vývozní prodej těchto typů výrobků představoval přibližně 50 % veškerého vývozu spolupracujícího vyvážejícího výrobce do Unie.

(74) Prozatímní dumpingová rozpětí vyjádřená jako procentní podíl z ceny CIF s dodáním na hranice Unie před proclením činí:

Společnost	Prozatímní dumpingové rozpětí
HANDS 8 S.A.	8,0 %
Všechny ostatní společnosti	16,5 %

4. **ÚJMA**

4.1. **Definice výrobního odvětví Unie a výroby v Unii**

(75) Obdobný výrobek vyrábělo v Unii během období šetření přibližně třicet výrobců. Tito výrobci představují „výrobní odvětví Unie“ ve smyslu čl. 4 odst. 1 základního nařízení.

(76) Celková výroba v Unii během období šetření byla odhadnuta na přibližně 64,3 milionu kusů. Komise stanovila tento číselný údaj na základě všech dostupných informací, které se týkají výrobního odvětví Unie, například odpovědí na makroekonomický dotazník poskytnutých žadatelem. Jak je uvedeno ve 30. bodě odůvodnění, výrobci v Unii zařazení do vzorku představovali téměř 20 % celkového objemu výroby známých výrobců obdobného výrobku v Unii.

4.2. **Spotřeba v Unii**

(77) Spotřeba v Unii se vyvíjela takto:

Tabulka 1 –

Spotřeba v Unii (v kusech)

	2018	2019	2020	Období šetření
Celková spotřeba (v tis. kusů)	77 873	73 797	59 530	64 311
Index (2018 = 100)	*100*	*95*	*76*	*83*

Zdroj: databáze Eurostatu Comext, sdružení EUWA a ověřené odpovědi na dotazník

(78) Komise stanovila spotřebu v Unii na základě objemu celkového prodeje výrobního odvětví Unie v Unii a celkového dovozu ze třetích zemí do Unie. Údaje o prodeji výrobního odvětví Unie na trhu Unie byly získány z podnětu a pro období šetření byly upraveny podle údajů uvedených v odpovědích výrobců v Unii zařazených do vzorku. V případě dovozu vycházela Komise z databáze Eurostatu Comext. Jelikož však databáze Eurostatu Comext poskytuje pouze údaje o hmotnosti dovozu, a nikoli o počtu dovezených kusů hliníkových kol, bylo nutné tuto hmotnost přepočítat na kusy. Žadatel v podnětu použil přepočítací koeficient použitý v posledním šetření na stejný výrobek ([18]) (tj. 10,9 kg/ks). Platnost tohoto přepočítacího koeficientu byla ověřena na základě odpovědí marockých výrobců a výrobců v Unii zařazených do vzorku na dotazníky. Z šetření vyplynulo, že v současnosti používaná vážená průměrná hmotnost jednoho kusu činí 11,3 kg/ks, neboť trendem na trhu je přechod na kola s větším průměrem, důsledkem čehož je zvýšení hmotnosti jednoho kola. Proto byl tento koeficient použit při stanovení spotřeby v Unii v kusovém vyjádření..

(79) Jak je uvedeno výše v 16. bodě odůvodnění, trh Unie je nerovnoměrně rozdělen mezi dva distribuční kanály, tj. trh OEM a trh s náhradními díly. Většina prodeje se týká kanálu OEM s 90 % podílem na trhu. Kanál trhu s náhradními díly s přibližně 10 % prodeje má tedy na celkové hodnocení trhu Unie jen omezený dopad. Jeho dopad je dále omezen vzhledem ke skutečnosti, že maročtí výrobci prodávali výhradně prostřednictvím kanálu OEM, což byl i případ tří výrobců v Unii zařazených do vzorku. Ti prodávali téměř výhradně prostřednictvím kanálu OEM (přibližně 99,6 % jejich prodeje). Tato skutečnost tudíž neměla v tomto případě žádný vliv na srovnávací analýzu cen, která se provádí na mikroekonomické úrovni na základě údajů poskytnutých vyvážejícími výrobci a výrobci v Unii zařazenými do vzorku. Komise proto předběžně rozhodla, že pro účely tohoto šetření nebude rozdělovat spotřebu mezi tyto dva prodejní kanály.

(80) Spotřeba v Unii se v letech 2018 až 2019 snížila o 5 %, v letech 2019 až 2020 o 19 %. V roce 2020 poklesla výroba v automobilovém průmyslu přibližně o 4,2 milionu vozidel v důsledku pandemie COVID-19, což mělo přímý dopad na dodavatele na začátku dodavatelského řetězce, neboť prodej hliníkových kol se v roce 2020 snížil o 14 milionů ve srovnání s rokem 2019. Pokles výroby byl obzvláště výrazný ve 2. čtvrtletí roku 2020, ale v následujících měsících se trh zotavil. Prodej kol se zvýšil o 5 milionů kusů, a to z 59 milionů v roce 2020 na 64 milionů během období šetření. Spotřeba však nedosáhla úrovně roku 2019 kvůli nedostatku polovodičů používaných výrobci automobilů.

4.3. **Dovoz z dotčené země**

4.3.1. *Objem dovozu z dotčené země a jeho podíl na trhu*

(81) Objem dovozu stanovila Komise na základě databáze Eurostatu Comext. Podíl dovozu na trhu byl stanoven na základě podílu tohoto dovozu na celkové spotřebě v Unii.

([18]) Prováděcí nařízení (EU) 2017/109 ze dne 23. ledna 2017.

(82) Dovoz z dotčené země do Unie se vyvíjel takto:

Tabulka 2 –

Objem dovozu (v kusech) a podíl na trhu

	2018	2019	2020	Období šetření
Objem dovozu z Maroka (v tis. kusů)	0	15,7	1 038	2 516
Index (2019 = 100)	–	*100*	*6 611*	*16 025*
Podíl na trhu (v %)	–	0,0	1,7	3,9
Index (2019 = 100)	–	*100*	*8 196*	*18 389*

Zdroj: databáze Eurostatu Comext

(83) Zatímco v roce 2019 Maroko vyvezlo několik tisíc kusů, v roce 2020 a v období šetření se vývoz zrychlil z 1 milionu na 2,5 milionu kusů. Nařízení o celní evidenci poukázalo na to, že v měsících následujících po skončení období šetření se růst udržel na stejné úrovni jako v období šetření. Jak je uvedeno v 79. bodě odůvodnění výše, tento prodej se týkal výhradně prodejního kanálu OEM.

4.3.2. *Ceny dovozu z dotčené země: cenové podbízení a stlačování cen*

(84) Ceny dovozu stanovila Komise na základě databáze Eurostatu Comext. Cenové podbízení u dovážených výrobků bylo stanoveno na základě údajů od spolupracujících vyvážejících výrobců a spolupracujících výrobců v Unii.

(85) Vážená průměrná cena dovozu z dotčené země do Unie se vyvíjela takto:

Tabulka 3 –

Průměrné dovozní ceny z Maroka

	2018	2019	2020	Období šetření
v EUR/kus	–	39,2	42,6	44,7
Index (2019 = 100)	–	*100*	*109*	*114*

Zdroj: databáze Eurostatu Comext

(86) Průměrná dovozní cena z Maroka se mezi rokem 2020 a obdobím šetření zvýšila zhruba o 2 EUR za kus. Část prodejní ceny je však indexována podle ceny hliníku na londýnské burze kovů (dále jen „LME“), která se v tomto období výrazně zvýšila, tj. přibližně o 25 %.

(87) Cenové podbízení během období šetření stanovila Komise srovnáním:

(88) vážených průměrných prodejních cen jednotlivých typů výrobku u výrobců v Unii, kteří byli zařazeni do vzorku, přímo účtovaných odběratelům na trhu Unie, kteří nejsou ve spojení, upravených na úroveň ceny ze závodu (továrny); a

(89) odpovídajících vážených průměrných cen jednotlivých typů výrobku z dovozu pouze od společnosti Hands při prodeji prvnímu nezávislému odběrateli na trhu Unie, stanovených na základě ceny CIF (náklady, pojištění a přepravné), s příslušnou úpravou o cla a náklady po dovozu.

(90) Toto cenové srovnání bylo provedeno u jednotlivých typů transakcí na stejné obchodní úrovni, v případě potřeby s náležitou úpravou a po odečtení rabatů a slev. Výsledek srovnání byl vyjádřen jako procentní podíl teoretického obratu výrobců v Unii zařazených do vzorku v období šetření. Ukázalo se, že dovážené výrobky vykazují na trhu Unie vážené průměrné rozpětí cenového podbízení ve výši 26,9 %.

(91) Komise navíc zjistila existenci stlačení cen. Jak ukazuje tabulka 7, výrobní odvětví Unie skutečně prodávalo v roce 2020 za náklady a v období šetření pod výrobními náklady. V těchto letech došlo k výraznému pronikání dumpingového dovozu a výrobní odvětví Unie ztratilo podíl na trhu. Nízké dovozní ceny dumpingového dovozu tudíž bránily výrobnímu odvětví Unie zvýšit své prodejní ceny, což vedlo ke ztrátám během období šetření.

4.4. **Hospodářská situace výrobního odvětví Unie**

4.4.1. *Obecné poznámky*

(92) V souladu s čl. 3 odst. 5 základního nařízení byly v rámci posouzení účinků dumpingového dovozu na výrobní odvětví Unie vyhodnoceny všechny hospodářské ukazatele, které ovlivňovaly stav výrobního odvětví Unie během posuzovaného období.

(93) Jak je uvedeno v 30. bodě odůvodnění, za účelem zjištění možné újmy způsobené výrobnímu odvětví Unie byl proveden výběr vzorku.

(94) Pro účely stanovení újmy rozlišovala Komise mezi makroekonomickými a mikroekonomickými ukazateli újmy. Makroekonomické ukazatele posuzovala Komise na základě údajů obsažených v odpovědi na makroekonomický dotazník. Údaje se týkaly všech výrobců v Unii. Mikroekonomické ukazatele posuzovala Komise na základě údajů obsažených v odpovědích na dotazník od výrobců v Unii zařazených do vzorku. Údaje se týkaly výrobců v Unii zařazených do vzorku. Oba soubory údajů byly pro hospodářskou situaci výrobního odvětví Unie shledány jako reprezentativní.

(95) Makroekonomické ukazatele jsou: výroba, výrobní kapacita, využití kapacity, objem prodeje, podíl na trhu, růst, zaměstnanost, produktivita, velikost dumpingového rozpětí a překonání účinků dřívějšího dumpingu.

(96) Mikroekonomické ukazatele jsou: průměrné kusové ceny, kusové náklady, náklady práce, zásoby, ziskovost, peněžní tok, investice, návratnost investic a schopnost opatřit si kapitál.

4.4.2. *Makroekonomické ukazatele*

4.4.2.1. Výroba, výrobní kapacita a využití kapacity

(97) Celková výroba v Unii, výrobní kapacita a využití kapacity se v posuzovaném období vyvíjely takto:

Tabulka 4 –

Výroba, výrobní kapacita a využití kapacity

	2018	2019	2020	Období šetření
Výrobní množství (v tis. kusů)	59 182	57 097	44 718	48 752
Index (2018 = 100)	*100*	*96*	*76*	*82*
Výrobní kapacita (v tis. kusů)	62 614	62 475	61 619	61 294
Index (2018 = 100)	*100*	*100*	*98*	*98*

Využití kapacity (%)	95	91	73	80
Index (2018 = 100)	*100*	*97*	*77*	*84*

Zdroj: sdružení EUWA a výrobci v Unii zařazení do vzorku

(98) Celkově se objem výroby výrobního odvětví Unie během posuzovaného období snížil o 18 %. Mezi lety 2018 a 2019 se mírně snížil o 4 %. Během pandemie COVID-19 se výroba v roce 2020 snížila o 12,3 milionu kusů a v období šetření se opět zvýšila o 4 miliony kusů.

(99) Zatímco výrobní kapacita výrobního odvětví Unie poklesla o 2 %, využití kapacity vykazovalo stejný negativní trend jako výroba a během posuzovaného období se snížilo o 15 %.

4.4.2.2. Objem prodeje a podíl na trhu

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

Tabulka 5 –

Objem prodeje a podíl na trhu

	2018	2019	2020	Období šetření
Objem prodeje na trhu Unie (v tis. kusů)	57 501	55 502	43 110	45 391
Index (2018 = 100)	*100*	*97*	*75*	*79*
Podíl na trhu (v %)	73,8	75,2	72,4	70,6
Index (2018 = 100)	*100*	*102*	*98*	*96*

Zdroj: sdružení EUWA a výrobci v Unii zařazení do vzorku

(101) Objem prodeje výrobního odvětví Unie na trhu Unie se během posuzovaného období snížil o 21 %. Mezi lety 2018 a 2019 se snížil o 3 % a v roce 2020 pak poklesl o 12 milionů kusů. Během období šetření se prodej zvýšil o 2,2 milionu kusů.

(102) Podíl výrobního odvětví Unie na trhu se v letech 2018 a 2019 mírně zvýšil, načež se v roce 2020 a dále v období šetření snížil.

4.4.2.3. Zaměstnanost a produktivita

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

Tabulka 6 –

Zaměstnanost a produktivita

	2018	2019	2020	Období šetření
Počet zaměstnanců	17 816	17 866	16 963	16 790
Index (2018 = 100)	*100*	*100*	*95*	*94*

Produktivita (kusy na zaměstnance)	3 322	3 196	2 636	2 904
Index (2018 = 100)	*100*	*96*	*79*	*87*

Zdroj: sdružení EUWA a výrobci v Unii zařazení do vzorku

(104) Zatímco počet zaměstnanců se během posuzovaného období snížil o 6 %, produktivita poklesla o 13 %. Pokles produktivity je způsoben zejména snížením objemu výroby v posuzovaném období. Klesající produktivita ukazuje na zvýšené náklady práce na jeden vyrobený kus hliníkových kol.

4.4.2.4. Růst

(105) Jak je vysvětleno v oddílech 4.4.2.1 až 4.4.2.3 výše, objem výroby výrobního odvětví Unie se během posuzovaného období snížil o 18 % a využití kapacity kleslo o 16 %, což vedlo k vyšším fixním nákladům na jeden vyrobený kus a k nižší produktivitě. Celkové náklady výrobního odvětví se v posuzovaném období zvýšily o 1,7 EUR na jeden kus (+3,4 %). Průměrná prodejní cena výrobního odvětví Unie se však snížila o 3,3 EUR na jeden kus (–6,1 %).

(106) Kromě toho se objem prodeje na trhu Unie mezi rokem 2018 a obdobím šetření snížil o 21 % a podíl na trhu o 5 %. Finanční výkonnost výrobního odvětví Unie se tak zhoršila. Jak je vysvětleno v oddíle 4.4.3.1 níže, odvětví se potýkalo s vyššími výrobním náklady a zároveň nebylo schopno odpovídajícím způsobem upravit své prodejní ceny.

(107) Vyhlídky výrobního odvětví Unie na růst byly proto ohroženy.

4.4.2.5. Velikost dumpingového rozpětí a překonání účinků dřívějšího dumpingu

(108) Všechna dumpingová rozpětí byla podstatně vyšší než *nepatrná*. Vzhledem k objemu a cenám dovozu z dotčené země byl dopad rozsahu skutečných dumpingových rozpětí na výrobní odvětví Unie zásadní.

(109) Na hliníková kola se vztahují antidumpingová opatření vůči Číně, která byla uložena v roce 2010 ([19]). V posledním přezkumu před pozbytím platnosti ([20]) dospěla Komise k závěru, že výrobnímu odvětví Unie již nevzniká podstatná újma, a že tudíž překonalo účinky dřívějšího dumpingu. To se potvrdilo v letech 2018 a 2019, než začal přicházet dovoz z Maroka, který se následně výrazně zvýšil, když se finanční situace výrobního odvětví Unie výrazně zlepšila.

(110) Komise proto potvrdila, že výrobní odvětví Unie překonalo účinky dřívějšího dumpingu způsobeného dovozem z Číny před vstupem dumpingového dovozu z Maroka na trh Unie.

4.4.3. *Mikroekonomické ukazatele*

4.4.3.1. Ceny a činitele, které ovlivňují vývoj cen

(111) Vážené průměrné prodejní ceny za kus výrobců v Unii zařazených do vzorku účtované odběratelům v Unii, kteří nejsou ve spojení, se v průběhu posuzovaného období vyvíjely takto:

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

([20]) Prováděcí nařízení (EU) 2017/109, 169. bod odůvodnění.

Tabulka 7 –

Prodejní ceny v Unii

	2018	2019	2020	Období šetření
Průměrná prodejní cena za kus na trhu Unie (EUR/ks)	53,9	52,3	49,3	50,6
Index (2018 = 100)	*100*	*97*	*92*	*94*
Výrobní náklady na jeden kus (EUR/kus)	49,9	48,2	49,3	51,6
Index (2018 = 100)	*100*	*97*	*99*	*104*

Zdroj: Výrobci v Unii zařazení do vzorku

(112) Průměrné prodejní ceny výrobního odvětví Unie se během posuzovaného období snížily o 6 %, ačkoli průměrné výrobní náklady se mezi rokem 2018 a obdobím šetření zvýšily o 4 %. Výrobní odvětví Unie nemohlo zvýšit prodejní ceny, aby pokrylo zvýšené výrobní náklady.

(113) Prodej obdobného výrobku výrobním odvětvím Unie na trhu Unie byl založen na víceletých smlouvách s odběrateli výrobce automobilů, které stanovovaly množství a ceny. Výrobci automobilů organizují mezi dodavateli tvrdou soutěž prostřednictvím zadávacích řízení a po několika kolech takové soutěže, během níž se výrobci z EU musí vyrovnat mimo jiné marockým výrobcům nabízejícím nízké ceny, vyberou dva dodavatele, kteří nabízejí nejlepší podmínky. V důsledku toho nemohlo výrobní odvětví Unie přenést zvýšení výrobních nákladů. Výrobní odvětví Unie má minimální rozpětí na to, aby mohlo zvýšit prodejní ceny v souvislosti s rostoucími cenami surovin během platnosti roční smlouvy, nicméně by mělo mít v zásadě možnost své prodejní ceny zvýšit, když vyjednává smlouvy na následující rok. Výrobnímu odvětví Unie se to však v posuzovaném období nepodařilo kvůli cenovému tlaku ze strany dovozu. Vedlo to ke snížení ziskovosti výrobního odvětví Unie, jak je vysvětleno v oddíle 4.4.3.4 níže.

4.4.3.2. Náklady práce

(114) Průměrné náklady práce výrobců v Unii zařazených do vzorku se v posuzovaném období vyvíjely takto:

Tabulka 8 –

Průměrné náklady práce na zaměstnance

	2018	2019	2020	Období šetření
Průměrné náklady práce na zaměstnance (EUR)	35 216	35 700	33 084	35 951
Index (2018 = 100)	*100*	*101*	*94*	*102*

Zdroj: Výrobci v Unii zařazení do vzorku

(115) Průměrné náklady práce na zaměstnance výrobního odvětví Unie se během posuzovaného období mírně zvýšily o 2 %, přičemž v roce 2019 mírně vzrostly a v roce 2020 klesly o 6 %, zejména z důvodu ukončení výroby v důsledku pandemie COVID-19.

4.4.3.3. Zásoby

(116) Stav zásob výrobců v Unii zařazených do vzorku se v posuzovaném období vyvíjel takto:

Tabulka 9 –

Zásoby

	2018	2019	2020	Období šetření
Konečný stav zásob (v tis. kusů)	556	439	492	776
Index (2018 = 100)	*100*	*79*	*88*	*140*
Konečný stav zásob vyjádřený jako procento výroby (%)	0,9	0,8	1,1	1,6
Index (2018 = 100)	*100*	*89*	*122*	*177*

Zdroj: Výrobci v Unii zařazení do vzorku

(117) Zásoby se v posuzovaném období zvýšily o 40 %. V roce 2019 se snížily o 21 %, v roce 2020 o 12 % a během období šetření se opět zvýšily o +57 %. Jak je vysvětleno ve 113. bodě odůvodnění, odvětví výroby hliníkových kol v Unii se vyznačuje víceletými rámcovými smlouvami mezi výrobci a odběrateli, které určují množství a ceny. Tyto rámcové smlouvy se provádějí prostřednictvím nákupních objednávek podle potřeb odběratele. Výrobní odvětví Unie tak může plánovat svou výrobu a zásoby. Zásoby proto nejsou hlavním ukazatelem pro posouzení výkonnosti výrobního odvětví Unie.

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

(118) Ziskovost, peněžní tok, investice a návratnost investic výrobců v Unii zařazených do vzorku se v posuzovaném období vyvíjely takto:

Tabulka 10 –

Ziskovost, peněžní tok, investice a návratnost investic

	2018	2019	2020	Období šetření
Ziskovost prodeje v Unii odběratelům, kteří nejsou ve spojení (v % obratu z prodeje)	7,5	8,2	0,4	– 1,6
Index (2018 = 100)	*100*	*109*	*5*	*– 21*
Peněžní tok (v tis. EUR)	81 153	82 495	31 805	22 956
Index (2018 = 100)	*100*	*102*	*39*	*28*
Investice (v tis. EUR)	37 788	30 757	19 848	21 845
Index (2018 = 100)	*100*	*81*	*53*	*58*
Návratnost investic	12,0	9,1	0,3	– 0,5
Index (2018 = 100)	*100*	*76*	*3*	*– 4*

Zdroj: Výrobci v Unii zařazení do vzorku

(119) Komise stanovila ziskovost výrobců v Unii zařazených do vzorku tak, že čistý zisk před zdaněním z prodeje obdobného výrobku odběratelům v Unii, kteří nejsou ve spojení, vyjádřila jako procentní podíl z obratu tohoto prodeje.

(120) Ziskovost výrobního odvětví Unie se v období 2018 až 2019 zvýšila ze 7,5 % na 8,2 %, ale poté prudce klesla v roce 2020 – tj. v období šetření – kdy byly vykázány ztráty (–1,6 %). Výrobní odvětví Unie nemohlo zvýšit prodejní ceny, aby pokrylo zvýšené výrobní náklady, a proto se stalo ztrátovým.

(121) Čistý peněžní tok je schopnost výrobců v Unii financovat svoji činnost z vlastních zdrojů. Trend čistého peněžního toku byl klesající, přičemž během posuzovaného období došlo k výraznému poklesu o 72 %. Výrobní odvětví Unie se proto potýkalo s obtížemi při samofinancování svých činností, což je dalším ukazatelem jeho zhoršující se finanční situace.

(122) Návratnost investic je zisk vyjádřený v procentech ve vztahu k čisté účetní hodnotě investic. Vyvíjela se podobně negativně jako ziskovost a čistý peněžní tok. Návratnost investic se mezi rokem 2018 a obdobím šetření výrazně snížila a v období šetření se dostala do záporných hodnot. Výrobní odvětví Unie proto nebylo schopno dosáhnout dostatečného zisku, aby pokrylo své investice. Výrobní odvětví Unie totiž během posuzovaného období udržovalo své investice, zejména kvůli nutnosti vyhovět právním požadavkům a potřebám trhu, přičemž nebylo schopno dosáhnout u těchto investic návratnosti. Negativní vývoj návratnosti investic během posuzovaného období dále naznačoval, že se celková finanční situace výrobního odvětví Unie do značné míry zhoršila.

(123) Schopnost výrobců v Unii zařazených do vzorku opatřit si kapitál byla ovlivněna jejich zhoršenou finanční situací. Značný pokles ziskovosti a čistého peněžního toku poukázal na vážné obavy, pokud jde o likviditu výrobního odvětví Unie a jeho schopnost opatřit si kapitál k financování své provozní činnosti a potřebných investic.

4.4.4. *Závěr ohledně újmy*

(124) Ekonomické ukazatele na makroekonomické i mikroekonomické úrovni se během posuzovaného období obecně zhoršily.

(125) Zatímco výrobní kapacita výrobního odvětví Unie zůstala stabilní, využití kapacity se mezi rokem 2018 a obdobím šetření snížilo o 16 %, což vedlo k vyšším fixním nákladům na jednu tunu hliníkových kol. V souladu se stejným trendem se v posuzovaném období snížil objem prodeje a podíl výrobního odvětví Unie na trhu.

(126) Finanční situace výrobního odvětví Unie se zhoršila zejména v důsledku zvýšených výrobních nákladů, které nemohly být pokryty odpovídajícím zvýšením prodejních cen.

(127) Průměrné prodejní ceny výrobního odvětví Unie se během posuzovaného období snížily o 6 %, ačkoli průměrné výrobní náklady se ve stejném období zvýšily o 9 %. Cenový tlak dumpingového dovozu za nižší ceny vedl od roku 2020 ke ztrátám, které se v období šetření dále zvýšily. Zatímco čisté investice se snížily o 42 %, návratnost investic se během posuzovaného období dostala do záporných hodnot. Trend peněžního toku byl rovněž záporný, což ovlivnilo schopnost výrobního odvětví Unie samofinancovat svou činnost. Počet zaměstnanců se ve stejném období snížil o 6 %; produktivita se však snížila o 13 %, což vedlo k vyšším nákladům práce na jeden kus hliníkových kol.

(128) Jak je uvedeno výše, ekonomické ukazatele, jako je ziskovost, peněžní tok a návratnost investic, se během posuzovaného období výrazně zhoršily. Negativně to ovlivnilo schopnost výrobního odvětví Unie samofinancovat provoz, provádět nezbytné investice a opatřit si kapitál, což bránilo jeho růstu a dokonce ohrožovalo jeho přežití.

(129) Na základě výše uvedených skutečností dospěla Komise k prozatímnímu závěru, že výrobnímu odvětví Unie byla způsobena podstatná újma ve smyslu čl. 3 odst. 5 základního nařízení.

5. **PŘÍČINNÁ SOUVISLOST**

(130) V souladu s čl. 3 odst. 6 základního nařízení Komise zkoumala, zda dumpingový dovoz z dotčené země způsobil výrobnímu odvětví Unie podstatnou újmu. V souladu s čl. 3 odst. 7 základního nařízení Komise rovněž zkoumala, zda výrobní odvětví Unie mohlo být souběžně s tím poškozeno i jinými známými faktory. Komise zajistila, aby případná újma, kterou mohly způsobit jiné činitele než dumpingový dovoz z dotčené země, nebyla přičítána tomuto dumpingovému dovozu. Těmito činiteli jsou: dovoz z jiných třetích zemí, pandemie COVID-19, vývoj výrobních nákladů, vývozní výkonnost výrobního odvětví Unie a vliv víceletých smluv.

5.1. **Účinky dumpingového dovozu**

5.1.1. *Objem dumpingového dovozu z dotčené země a jeho podíl na trhu*

(131) Komise zkoumala vývoj objemu dovozu z dotčené země a jeho dopad na výrobní odvětví Unie, jak vyžaduje čl. 3 odst. 2 základního nařízení.

(132) Objem dovozu z dotčené země se během posuzovaného období nadále zvyšoval, a to z 16 376 kusů v roce 2019 na 1 milion kusů v roce 2020 a na 2,5 milionu kusů v období šetření. Tento výrazný růst pokračoval i během pandemie COVID-19.

(133) Podíl dovozu z Maroka na trhu se zvýšil z 0,0 % v roce 2018 na 3,9 % v období šetření. V důsledku toho došlo k významnému nárůstu dumpingového dovozu ve smyslu čl. 3 odst. 3 základního nařízení.

5.1.2. *Cena dumpingového dovozu z dotčené země a cenové účinky*

(134) Průměrná dovozní cena dovozu z Maroka se mezi rokem 2019 a obdobím šetření zvýšila o 14 %. Tento nárůst však může pouze částečně odrážet nárůst ceny hliníku na burze LME ve stejném období, přičemž hliník je hlavní surovinou pro výrobu hliníkových kol. Jak je vysvětleno v 90. bodě odůvodnění, dovoz z Maroka se podbízel cenám výrobního odvětví Unie o 8,0 %. V každém případě značný objem dovozu za nízké ceny stlačil ceny výrobního odvětví Unie, které bylo nuceno své ceny snížit, aby si udrželo konkurenceschopnost, jak je vysvětleno ve 113. bodě odůvodnění, a to do té míry, že ceny již nepokrývaly výrobní náklady.

5.1.3. *Příčinná souvislost mezi dumpingovým dovozem z Maroka a podstatnou újmou způsobenou výrobnímu odvětví Unie*

(135) Zvýšené množství dovozu z Maroka v kombinaci s jeho nízkými průměrnými prodejními cenami mělo negativní dopad na finanční situaci výrobního odvětví Unie. Účast marockých výrobců ve výběrových řízeních pořádaných výrobci automobilů navíc tlačila na snížení celkových tržních cen. Výrobní odvětví Unie nemohlo zvýšit své prodejní ceny, aby rostoucí náklady na suroviny přeneslo na odběratele, protože čelilo nekalé soutěži ze strany dovozu dotčeného výrobku. Strategie výrobního odvětví Unie spočívala v zachování objemu výroby a podílu na trhu za účelem pokrytí fixních nákladů na úkor ziskovosti. Levný dovoz z Maroka proto zabránil zvýšení ceny výrobního odvětví Unie ve smyslu čl. 3 odst. 3 základního nařízení, a způsobil tak stlačení cen.

(136) Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem Komise předběžně stanovila, že podstatná újma, kterou utrpělo výrobní odvětví Unie, byla způsobena dumpingovým dovozem z dotčené země ve smyslu čl. 3 odst. 6 základního nařízení.

5.2. **Účinky dalších činitelů**

5.2.1. *Dovoz z třetích zemí*

(137) Objem dovozu z jiných třetích zemí se v posuzovaném období vyvíjel takto:

Tabulka 11 –

Dovoz ze třetích zemí

Země		2018	2019	2020	Období šetření
Turecko	Objem (v tis. kusů)	7 983	7 632	7 010	8 364
	Index (2018 = 100)	*100*	*96*	*88*	*105*
	Podíl na trhu (v %)	10,3	10,3	11,8	13,0
	Index (2018 = 100)	*100*	*101*	*115*	*126*
	Průměrná cena (EUR/ks)	53,6	51,9	49,7	51,1
	Index (2018 = 100)	*100*	*97*	*93*	*95*
Čína	Objem (v tis. kusů)	3 734	3 493	2 230	2 205
	Index (2018 = 100)	*100*	*94*	*60*	*59*
	Podíl na trhu (v %)	4,8	4,7	3,7	3,4
	Index (2018 = 100)	*100*	*98*	*77*	*71*
	Průměrná cena (EUR/ks)	50,1	50,3	49,3	53,9
	Index (2018 = 100)	*100*	*100*	*98*	*108*
Thajsko	Objem (v tis. kusů)	2 228	1 911	1 527	1 487
	Index (2018 = 100)	*100*	*86*	*69*	*67*
	Podíl na trhu (v %)	2,9	2,6	2,6	2,3
	Index (2018 = 100)	*100*	*90*	*90*	*79*
	Průměrná cena (EUR/ks)	52,3	50,8	49,0	50,3
	Index (2018 = 100)	*100*	*97*	*94*	*96*
Jižní Korea	Objem (v tis. kusů)	1 813	1 577	1 460	1 065
	Index (2018 = 100)	*100*	*87*	*81*	*59*
	Podíl na trhu (v %)	2,3	2,1	2,5	1,7
	Index (2018 = 100)	*100*	*91*	*109*	*74*
	Průměrná cena (EUR/ks)	52,2	52,9	50,9	53,5
	Index (2018 = 100)	*100*	*101*	*97*	*102*
Ostatní třetí země	Objem (v tis. kusů)	4 612	3 663	3 151	3 279
	Index (2018 = 100)	*100*	*79*	*68*	*71*
	Podíl na trhu (v %)	5,9	5,0	5,3	5,1
	Index (2018 = 100)	*100*	*85*	*90*	*86*

	Průměrná cena (EUR/ks)	69,1	74,9	71,1	75,9
	Index (2018 = 100)	*100*	*108*	*103*	*110*
Součet všech třetích zemí kromě Maroka	Objem (v tis. kusů)	20 372	18 278	15 380	16 402
	Index (2018 = 100)	*100*	*90*	*75*	*81*
	Podíl na trhu (v %)	26,2	24,8	25,8	25,5
	Index (2018 = 100)	*100*	*95*	*98*	*97*
	Průměrná cena (EUR/ks)	56,2	56,1	54,1	56,5
	Index (2018 = 100)	*100*	*100*	*96*	*101*

Zdroj: databáze Eurostatu Comext

(138) Objem dovozu z ostatních třetích zemí měl v roce 2018 podíl na trhu 26,2 % a v období šetření 25,5 %. Objem tohoto dovozu se během posuzovaného období snížil o 19 % a jeho podíl na trhu se zčásti vyvíjel stejným směrem, když poklesl o 3 %. Průměrná dovozní cena tohoto dovozu se zvýšila o 1 % a byla ve srovnání s průměrnou cenou výrobního odvětví Unie (+12 %) vyšší a ve srovnání s průměrnou dovozní cenou z dotčené země (+26 %) výrazně vyšší. Jedinou zemí, která v posuzovaném období zvýšila svůj podíl na trhu z 10,3 % na 13,0 %, bylo Turecko. Turecké průměrné ceny však byly ve srovnání s cenami výrobního odvětví Unie (+1,0 %) mírně vyšší a ve srovnání s dovozními cenami z dotčené země (+14 %) výrazně vyšší.

(139) Komise proto předběžně dospěla k závěru, že dovoz z jiných třetích zemí nepřispěl k újmě, kterou utrpělo výrobní odvětví Unie.

5.2.2. *Pandemie COVID-19*

(140) V roce 2020 poklesla výroba v automobilovém průmyslu přibližně o 4,2 milionu vozidel v důsledku pandemie COVID-19, což mělo přímý dopad na dodavatele na začátku dodavatelského řetězce. V souladu s tím se v roce 2020 snížil prodej hliníkových kol o 14 milionů oproti roku 2019. Pokles výroby byl obzvláště výrazný ve 2. čtvrtletí roku 2020, ale v následujících měsících se trh zotavil. Prodej kol se zvýšil o 5 milionů kusů, a to z 60 milionů v roce 2020 na 65 milionů během období šetření. Spotřeba však nedosáhla úrovně roku 2019, zejména kvůli nedostatku polovodičů používaných výrobci automobilů. Zvýšení poptávky v období šetření neprospělo výrobnímu odvětví Unie, ale především marockému dovozu (2,6 milionu dovezených kusů v období šetření a 4 % podíl na trhu). Kromě převzetí objemu prodeje vyvíjel marocký dovoz tlak na snižování cen a bránil výrobcům v Unii přenést zvýšení nákladů na své odběratele, což vedlo k podstatnému snížení obratu a ještě větším ztrátám ve srovnání s rokem 2020.

(141) V tomto ohledu měla pandemie COVID-19 skutečně negativní dopad na výrobní odvětví Unie, zejména v roce 2020, kdy výrobní závody výrobního odvětví Unie musely být dočasně uzavřeny. Když se však trh po pandemii COVID-19 zotavil, výrobní odvětví Unie z toho nemělo prospěch kvůli zvýšenému dovozu z dotčené země za dumpingové ceny.

(142) Komise proto dospěla k prozatímnímu závěru, že pandemie COVID-19 nebyla dostatečná ke zmírnění příčinné souvislosti mezi dumpingovým dovozem z dotčené země a podstatnou újmou způsobenou výrobnímu odvětví Unie.

5.2.3. *Vývozní výkonnost výrobního odvětví Unie*

(143) Objem vývozu výrobců v Unii zařazených do vzorku se v posuzovaném období vyvíjel takto:

Tabulka 12 –

Vývozní výkonnost výrobců v Unii zařazených do vzorku

	2018	2019	2020	Období šetření
Objem vývozu (v tis. kusů)	3 454	2 892	2 138	2 719
Index (2018 = 100)	*100*	*84*	*62*	*79*
Průměrná cena (v EUR/kus)	67,3	68,7	60,6	66,5
Index (2018 = 100)	*100*	*102*	*90*	*99*

Zdroj: Sdružení EUWA v případě objemů vývozu a průměrné ceny z ověřených odpovědí na dotazník

(144) Prodej na vývoz odběratelům, kteří nejsou ve spojení, představoval 5,6 % celkové výroby výrobního odvětví Unie v období šetření. Objem vývozu během posuzovaného období kolísal – nejprve se mezi lety 2018 a 2020 snížil o 38 % a poté se v období šetření zvýšil. Celkově se prodej na vývoz v posuzovaném období snížil o 21 %. Vývozní cena za kus byla v posuzovaném období ve srovnání s cenami v Unii výrazně vyšší.

(145) V období šetření prodalo výrobní odvětví Unie více než 95 % své výroby na trhu Unie. Ačkoli tedy pokles vývozní výkonnosti mohl přispět k újmě, kterou utrpělo výrobní odvětví Unie, dospěla Komise předběžně k závěru, že vzhledem k vysokému podílu prodeje v Unii ve srovnání s prodejem na vývoz nezmírnil tento vývoj příčinnou souvislost mezi dumpingovým dovozem z dotčené země a újmou, kterou utrpělo výrobní odvětví Unie.

5.2.4. *Vliv víceletých smluv a vývoj výrobních nákladů*

(146) Prodej obdobného výrobku výrobním odvětvím Unie na trhu Unie byl založen na víceletých smlouvách s odběrateli výrobce automobilů, které stanovují ceny za výrobu určitého typu automobilu po celou dobu trvání smlouvy. Výrobní odvětví Unie má pro zvýšení prodejních cen v souvislosti s rostoucími cenami surovin během uplatňování roční smlouvy jen minimální rozpětí. Výrobní odvětví Unie by však v zásadě mělo mít možnost zvýšit své prodejní ceny při sjednávání smluv na následující rok. Jak je vysvětleno v oddíle 4.4.3.1 výše, zatímco průměrné výrobní náklady výrobního odvětví Unie mezi rokem 2018 a obdobím šetření vzrostly o 9 %, průměrná prodejní cena výrobního odvětví Unie na trhu Unie zůstala stabilní.

(147) Jak ukazuje výše uvedená tabulka 7, v letech 2018 a 2019, kdy neexistoval dovoz z Maroka, nemělo výrobní odvětví Unie navzdory ročním smlouvám potíže s prodejem za ceny, které pokrývaly jeho výrobní náklady. Když však v roce 2020 dovoz začal a v období šetření se pak výrazně zvýšil, výrobní odvětví Unie již nemohlo kvůli cenovému tlaku způsobenému tímto dovozem dostatečně přizpůsobit své prodejní ceny v posledních ročních smlouvách tak, aby pokryly rostoucí výrobní náklady. V důsledku toho dosáhlo výrobní odvětví Unie v roce 2020 pouze velmi nízkých zisků a během období šetření bylo ztrátové.

(148) Zdá se tedy, že časová prodleva mezi zvýšením nákladů na suroviny a zvýšením prodejních cen na základě ročních smluv nebránila výrobnímu odvětví Unie v tom, aby v posuzovaném období přizpůsobilo své prodejní ceny rostoucím výrobním nákladům. Komise proto předběžně dospěla k závěru, že pevné stanovení prodejních cen v ročních smlouvách nezmírňuje příčinnou souvislost mezi dumpingovým dovozem a zjištěnou újmou.

5.2.5. *Spotřeba*

(149) Uživatelé tvrdili, že újmu výrobnímu odvětví Unie způsobil pokles trhu Unie s hliníkovými koly.

(150) Jak je uvedeno ve 139. bodě odůvodnění, spotřeba v Unii se v posuzovaném období snížila o 13 milionů kusů, tj. o 17 %. Údaje o prodeji v Unii odrážely trend spotřeby v Unii. Když se však spotřeba v období šetření opět zvýšila a ve srovnání s rokem 2020 vzrostla o 8 %, nemohlo z toho výrobní odvětví Unie těžit kvůli dovozu z Maroka. Podíl výrobního odvětví Unie na trhu se totiž snížil o 2,9 procentních bodů, ze 71,7 % v roce 2020 na 68,8 % v období šetření, zatímco podíl dovozu z Maroka na trhu se zvýšil o 129 %, z 1,7 % v roce 2020 na 3,9 % v období šetření. Příčinou újmy způsobené výrobnímu odvětví Unie bylo tedy spíše stlačení cen způsobené levným dumpingovým dovozem než ztráta objemu v důsledku klesající spotřeby.

(151) Komise proto předběžně dospěla k závěru, že snížení poptávky na trhu o 17 % nelze považovat za příčinu újmy, která by zmírnila příčinnou souvislost mezi dumpingovým dovozem a zjištěnou újmou.

5.3. **Závěr ohledně příčinné souvislosti**

(152) Zhoršení finanční situace výrobního odvětví Unie se časově shodovalo s rostoucím objemem dovozu hliníkových kol z dotčené země, který se uskutečňoval za dumpingové ceny.

(153) Komise rozlišila a oddělila účinky všech známých činitelů na situaci výrobního odvětví Unie od účinků dumpingového dovozu působícího újmu. Zohledněn byl vliv dovozu z jiných třetích zemí, pandemie COVID-19 a pokles poptávky, vývoj výrobních nákladů, vývozní výkonnost výrobního odvětví Unie a víceleté smlouvy.

(154) Na základě výše uvedeného dospěla Komise k předběžnému závěru, že dumpingový dovoz z dotčené země způsobil výrobnímu odvětví Unie podstatnou újmu a že ostatní činitele, jednotlivě ani společně, neutlumily příčinnou souvislost mezi dumpingovým dovozem a podstatnou újmou.

6. **ÚROVEŇ OPATŘENÍ**

(155) Pro určení úrovně opatření Komise zkoumala, zda by clo nižší než dumpingové rozpětí bylo dostatečné k odstranění újmy způsobené dumpingovým dovozem výrobnímu odvětví Unie.

6.1. **Rozpětí újmy**

(156) Újma by byla odstraněna, pokud by výrobní odvětví Unie mohlo dosáhnout cílového zisku prodejem za cílovou cenu ve smyslu čl. 7 odst. 2c a čl. 7 odst. 2d základního nařízení.

(157) V souladu s čl. 7 odst. 2c základního nařízení vzala Komise při stanovení cílového zisku v úvahu tyto činitele: míru ziskovosti před zvýšením dovozu z dotčené země, míru ziskovosti potřebnou k pokrytí celkových nákladů a investic, výzkumu a vývoje a inovací, jakož i míru ziskovosti očekávanou za běžných podmínek hospodářské soutěže. Toto ziskové rozpětí by nemělo být nižší než 6 %.

(158) Jako první krok stanovila Komise základní zisk pokrývající úplné náklady za běžných podmínek hospodářské soutěže. Komise počítala se zisky, kterých dosahovali výrobci v Unii zařazení do vzorku předtím, než se zrychlil nekalý dovoz z Maroka a začal působit újmu výrobnímu odvětví Unie. Toto ziskové rozpětí bylo stanoveno na 7,9 %, což odpovídá průměru zisku dosaženého výrobním odvětvím Unie v letech 2018 až 2019.

(159) Výrobní odvětví Unie poskytlo důkazy, že úroveň jeho investic, výzkumu a vývoje a inovací během posuzovaného období by byla za běžných podmínek hospodářské soutěže vyšší. Tvrzení výrobního odvětví Unie byla shledána oprávněnými. Aby tuto skutečnost zohlednila v cílovém zisku, vypočítala Komise rozdíl mezi výdaji na investice, výzkum a vývoj a inovace (dále jen „výdaje na IVVI“) za běžných podmínek hospodářské soutěže, které poskytlo výrobní odvětví Unie a které Komise ověřila, a skutečnými výdaji na IVVI v posuzovaném období. Tento rozdíl vyjádřený jako procento obratu činil 0,4 %.

(160) Toto procento ve výši 0,4 % bylo přičteno k základnímu zisku ve výši 7,9 % uvedenému ve 158. bodě odůvodnění, což vedlo k cílovému zisku ve výši 8,3 %.

(161) V souladu s čl. 7 odst. 2d základního nařízení Komise jako poslední krok posoudila budoucí náklady vyplývající z mnohostranných environmentálních dohod a protokolů k nim, jejichž smluvní stranou je Unie, a z úmluv Mezinárodní organizace práce (MOP) uvedených v příloze Ia, které vzniknou výrobnímu odvětví Unie během období uplatňování opatření podle čl. 11 odst. 2. Na základě dostupných důkazů Komise stanovila dodatečné náklady ve výši 0,5 EUR/kus. Tyto dodatečné náklady byly připočteny k ceně nepůsobící újmu uvedené ve výše uvedeném bodě odůvodnění.

(162) Na základě toho Komise vypočítala váženou průměrnou cenu nepůsobící újmu ve výši 55,9 EUR za kus u obdobného výrobku výrobního odvětví Unie tak, že použila výše uvedené cílové ziskové rozpětí na výrobní náklady výrobců v Unii zařazených do vzorku během období šetření a poté přičetla úpravy podle čl. 7 odst. 2d na základě jednotlivých typů.

(163) Komise poté stanovila úroveň rozpětí újmy na základě srovnání vážené průměrné dovozní ceny spolupracujících vyvážejících výrobců v Maroku zařazených do vzorku, která byla stanovena pro účely výpočtů cenového podbízení, s váženou průměrnou cenou obdobného výrobku prodávaného během období šetření na trhu Unie výrobci v Unii zařazenými do vzorku, jež nepůsobí újmu. Případný rozdíl vyplývající z tohoto porovnání se vyjádřil jako procento vážené průměrné dovozní hodnoty CIF.

(164) Úroveň pro odstranění újmy pro „všechny ostatní společnosti" je definována stejným způsobem jako dumpingové rozpětí pro tyto společnosti (viz 73. bod odůvodnění).

Země	Společnost	Dumpingové rozpětí (v %)	Rozpětí újmy (%)
Maroko	Hands	8,0	44,0
	Všechny ostatní společnosti	16,5	51,6

7. **ZÁJEM UNIE**

7.1. **Zájem výrobního odvětví Unie**

(165) Účinek antidumpingových opatření bude pro výrobce v Unii pozitivní, neboť opatření umožní výrobnímu odvětví Unie přizpůsobit své prodejní ceny tak, aby pokryly zvýšené výrobní náklady. Výrobní odvětví Unie by se tedy vrátilo do udržitelné situace, což by mu umožnilo provádět budoucí investice, zejména pak plnit environmentální a sociální požadavky.

(166) V případě neexistence opatření bude výrobní odvětví Unie nadále trpět podstatnou újmou a očekává se, že jeho finanční situace, zejména pokud jde o ziskovost, návratnost investic a peněžní tok, se dále zhorší, zejména s ohledem na nárůst dumpingového dovozu z dotčené země, který pokračoval i po období šetření, a bude tím ohrožena jeho životaschopnost.

7.2. **Zájem dovozců a uživatelů, kteří nejsou ve spojení**

(167) Po zahájení šetření byli kontaktováni dovozci. Žádný z nich však při šetření nespolupracoval.

(168) Pokud jde o uživatele, spolupracovali dva výrobci automobilů a jejich sdružení, tj. výrobci automobilů (dále jen „ACEA").

(169) Výrobci automobilů jsou odběrateli odvětví výroby hliníkových kol v Unii. Přibližně 70 % své potřeby dodávek hliníkových kol již získávají od výrobního odvětví Unie. Dovoz z dotčené země měl v období šetření podíl na trhu Unie ve výši 3,9 % a dovoz z jiných třetích zemí měl podíl na trhu ve výši 25,5 %, přičemž cenové úrovně převyšovaly cenové úrovně výrobního odvětví Unie. Výrobci automobilů proto mají kromě výrobního odvětví Unie a Maroka i další zdroje dodávek. To potvrdila i skutečnost, že nákupy hliníkových kol z Maroka představovaly přibližně 30 % celkových nákupů hliníkových kol obou uživatelů během období šetření. Kromě toho na základě údajů obou uživatelů, kteří poskytli odpovědi na dotazník, představovala hliníková kola přibližně 0,5 % jejich výrobních nákladů. Komise proto předběžně dospěla k závěru, že dopad opatření na hliníková kola je pro výrobce automobilů omezený.

(170) Sdružení ACEA tvrdilo, že dovoz z Maroka řeší strategické potřeby výrobců automobilů v Unii, které výrobci hliníkových kol v Unii nemohou uspokojit, protože se záměrně rozhodli nezvyšovat své výrobní kapacity. Výrobci automobilů proto nemají jinou možnost než diverzifikovat své dodávky, včetně spoléhání se na různé zdroje dovozu.

(171) Jak je uvedeno ve 40. bodě odůvodnění, odvětví výroby hliníkových kol v Unii je dodavatelem výrobců automobilů a jeho činnost závisí na nabídkách těchto velkých společností. Výběr dodavatelů hliníkových kol a tedy i vlastní dodávky těchto kol probíhají s několikaletým předstihem před výrobou samotných automobilů, což by mělo odvětví výroby hliníkových kol poskytnout čas na přizpůsobení svých výrobních kapacit. V případě potřeby by odvětví výroby hliníkových kol v Unii mohlo v poměrně krátké době zvýšit svou kapacitu, neboť požadované investice se netýkají pecí nebo lakovacích kabin, ale spíše odlévacích strojů, které lze snadno nainstalovat. Pokud tedy výrobci hliníkových kol v Unii neinvestovali do dodatečné výrobní kapacity, bylo to spíše z důvodu nedostatku budoucích zakázek od výrobců automobilů. Výrobní odvětví Unie tak nemělo dostatečnou motivaci investovat do dodatečné kapacity, poněvadž neexistoval předvídatelný nárůst poptávky po jeho produkci. Kromě toho spotřeba v Unii v období šetření činila 64,31 milionu kusů. Celková kapacita výrobního odvětví Unie činila 61,29 milionu kusů, zatímco celková výroba v Unii v období šetření činila 48,75 milionu kusů a vývoz výrobního odvětví Unie činil 2,71 milionu kusů. Výrobní odvětví Unie má proto již dostatečnou výrobní kapacitu, aby pokrylo téměř celou poptávku po hliníkových kolech v Unii. Tvrzení bylo proto zamítnuto.

(172) Sdružení ACEA tvrdilo, že odvětví výroby hliníkových kol v Unii nesplňovalo požadavky na volnou kapacitu stanovené výrobci automobilů (výrobní odvětví Unie vykazovalo vysokou úroveň využití kapacity nad 95 %) a přimělo tak výrobce automobilů, aby diverzifikovali své zdroje, a to zejména z Maroka.

(173) Komise uvedla, že nebyly předloženy žádné důkazy o tom, že by odvětví výroby hliníkových kol v Unii neuspělo v zadávacích řízeních kvůli problému týkajícímu se jeho výrobní kapacity nebo že by odvětví výroby hliníkových kol v Unii nedodalo hliníková kola na základě obchodních objednávek výrobců automobilů. Kromě toho bylo v období šetření zjištěno využití kapacity na úrovni 80 %. Tvrzení bylo proto zamítnuto.

(174) Sdružení ACEA uvedlo, že dopady pandemie COVID-19 vedly k narušení dodavatelských řetězců a že výrobci automobilů byli pandemií COVID-19 v plné míře zasaženi, přičemž celková ztráta činila 4,2 milionu vozidel, což představuje 22,9 % objemu výroby v Unii v roce 2019. Snížila se i ziskovost výrobců automobilů. Podobné dopady to mělo i na dodavatele automobilového průmyslu.

(175) Komise konstatovala, že většina výrobců automobilů za účetní rok 2021 vykázala zisk, který přesáhl obvyklé procento vykázané v předchozích letech ([21]).

(176) Ve spisu nejsou žádné další informace, ze kterých by vyplývalo, že by opatření mohla mít značný negativní dopad na uživatele, jenž by převážil nad pozitivním dopadem opatření na výrobní odvětví Unie.

([21]) Poznámka k souboru výročních zpráv za rok 2021 zveřejněných některými výrobci automobilů.

7.3. **Závěr ohledně zájmu Unie**

(177) Na základě výše uvedených skutečností dospěla Komise k prozatímnímu závěru, že neexistují žádné přesvědčivé důvody se domnívat, že uložení opatření na dovoz hliníkových kol pocházejících z Maroka v této fázi šetření není v zájmu Unie.

8. **PROZATÍMNÍ ANTIDUMPINGOVÁ OPATŘENÍ**

(178) Na základě závěrů, k nimž Komise dospěla ohledně dumpingu, újmy, příčinné souvislosti, úrovně opatření a zájmu Unie, by měla být uložena prozatímní opatření, jež zabrání tomu, aby dumpingový dovoz způsoboval výrobnímu odvětví Unie další újmu.

(179) Na základě výše uvedených skutečností by sazby prozatímního antidumpingového cla vyjádřené na základě ceny CIF na hranici Unie před proclením měly být následující:

Země	Společnost	Prozatímní antidumpingové clo
Maroko	HANDS 8 S.A.	8,0 %
	Všechny ostatní společnosti	16,5 %

(180) Sazba antidumpingového cla pro jednotlivou společnost uvedená v tomto nařízení byla stanovena na základě zjištění tohoto šetření. Odráží proto situaci zjištěnou během tohoto šetření, pokud jde o tuto společnost. Tato celní sazba je použitelná výlučně na dovoz dotčeného výrobku pocházejícího z dotčené země a vyráběného uvedenou právnickou osobou. Na dovoz dotčeného výrobku vyrobeného jakoukoli jinou společností, která není konkrétně uvedena v normativní části tohoto nařízení, včetně subjektů ve spojení s těmito konkrétně uvedenými společnostmi, by se měla vztahovat celní sazba platná pro „všechny ostatní společnosti“. Neměla by se na něj vztahovat žádná z uvedených individuálních sazeb antidumpingového cla.

(181) Aby bylo zajištěno řádné vymáhání antidumpingových cel, měla by se sazba antidumpingového cla stanovená pro všechny ostatní společnosti vztahovat nejen na vyvážející výrobce, kteří při tomto šetření nespolupracovali, nýbrž také na výrobce, kteří v období šetření neuskutečnili žádný vývoz do Unie.

(182) Za účelem minimalizace rizika obcházení těchto opatření, které vzhledem k rozdílným celním sazbám hrozí, je nutné přijmout zvláštní opatření, která umožní zajistit uplatňování individuálních sazeb antidumpingového cla. Společnosti, na něž se vztahují individuální sazby antidumpingového cla, musí celním orgánům členských států předložit platnou obchodní fakturu. Tato faktura musí vyhovovat požadavkům uvedeným v čl. 1 odst. 3 tohoto nařízení. Na dovoz, k němuž není taková faktura přiložena, by se mělo vztahovat antidumpingové clo platné pro „všechny ostatní společnosti“.

(183) I když je předložení této faktury celním orgánům členských států nezbytné pro uplatnění individuálních sazeb antidumpingového cla na dovoz, není tato faktura jediným prvkem, který celní orgány zohledňují. Celní orgány členských států totiž musí i v případě, že je jim předložena faktura splňující všechny požadavky stanovené v čl. 1 odst. 3 tohoto nařízení, provést své obvyklé kontroly a mohou si stejně jako ve všech ostatních případech vyžádat i další doklady (přepravní doklady atd.) pro účely ověření správnosti údajů uvedených v celním prohlášení a pro zajištění toho, že bude následné použití nižší celní sazby odůvodněné v souladu s celními předpisy.

(184) Pokud by se po uložení dotčených opatření podstatně zvýšil objem vývozu některé ze společností využívajících nižší individuální celní sazby, lze takovéto zvýšení objemu považovat samo o sobě za změnu obchodních toků v důsledku uložených opatření ve smyslu čl. 13 odst. 1 základního nařízení. Za takových okolností a za předpokladu, že jsou splněny příslušné podmínky, lze zahájit šetření proti obcházení předpisů. V rámci takového šetření lze mimo jiné prověřit potřebu zrušit individuální celní sazbu (sazby) a následně uložit celostátní clo.

(185) Statistiky hliníkových kol se často vyjadřují v počtu kusů. Nicméně pro hliníková kola není v kombinované nomenklatuře stanovené v příloze I nařízení Rady (EHS) č. 2658/87 ([22]) o celní a statistické nomenklatuře a o společném celním sazebníku žádná taková doplňková jednotka vymezena. Je proto nutné stanovit, že při dovozu dotčeného výrobku se v prohlášení o propuštění do volného oběhu musí uvádět nejen hmotnost v kilogramech nebo tunách, ale i počet kusů.

9. **CELNÍ EVIDENCE**

(186) Jak je uvedeno ve 3. bodě odůvodnění, Komise zavedla na dovoz dotčeného výrobku celní evidenci. Celní evidence byla zavedena za účelem případného výběru cla se zpětnou působností podle čl. 10 odst. 4 základního nařízení.

(187) Vzhledem ke zjištěním v prozatímní fázi by celní evidence dovozu měla být ukončena.

(188) V této fázi řízení nebylo přijato žádné rozhodnutí o možném zpětném uplatnění antidumpingových opatření.

10. **INFORMOVÁNÍ V PROZATÍMNÍ FÁZI ŠETŘENÍ**

(189) V souladu s článkem 19a základního nařízení informovala Komise zúčastněné strany o plánovaném uložení prozatímních cel. Tyto informace byly zpřístupněny také široké veřejnosti na internetových stránkách GŘ pro obchod. Zúčastněné strany dostaly tři pracovní dny na to, aby předložily připomínky k přesnosti výpočtů, které jim byly konkrétně sděleny. Komise žádné takové připomínky neobdržela. Připomínky po předběžném poskytování informací týkající se jiných aspektů šetření, které se netýkají přesnosti výpočtů, budou zváženy v konečné fázi šetření.

11. **ZÁVĚREČNÉ USTANOVENÍ**

(190) Komise v zájmu řádné správy vyzve zúčastněné strany k tomu, aby ve stanovené lhůtě předložily písemné připomínky a/nebo požádaly o slyšení u Komise. Zúčastněné strany mohou rovněž požádat o slyšení u úředníka pro slyšení v obchodních řízeních.

(191) Zjištění týkající se uložení prozatímních cel jsou prozatímní a mohou být v konečné fázi šetření změněna,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

1. Ukládá se prozatímní antidumpingové clo na dovoz hliníkových kol pro motorová vozidla kódů 8701 až 8705, bez ohledu na to, zda jsou vybavena příslušenstvím nebo pneumatikami, která mají v současnosti kódy KN ex 8708 70 10 a ex 8708 70 50 (kódy TARIC: 8708 70 10 15, 8708 70 10 50, 8708 70 50 15 a 8708 70 50 50) a která pocházejí z Maroka.

2. Sazby prozatímního antidumpingového cla, které se použijí na čistou cenu s dodáním na hranice Unie, před proclením, jsou pro výrobek popsaný v odstavci 1 a vyrobený níže uvedenými společnostmi stanoveny takto:

Země	Společnost	Prozatímní antidumpingové clo	Doplňkový kód TARIC
Maroko	HANDS 8 S.A.	8,0 %	C873
	Všechny ostatní společnosti	16,5 %	C999

([22]) Nařízení Rady (EHS) č. 2658/87 ze dne 23. července 1987 o celní a statistické nomenklatuře a o společném celním sazebníku (Úř. věst. L 256, 7.9.1987, s. 1).

3. Použití individuální celní sazby stanovené pro společnost uvedenou v odstavci 2 je podmíněno předložením platné obchodní faktury celním orgánům členských států, která musí obsahovat datované prohlášení podepsané zástupcem subjektu, který obchodní fakturu vystavil, s uvedením jeho jména a funkce, v tomto znění: *„Já, níže podepsaný/podepsaná, potvrzuji, že (objem) (dotčeného výrobku) prodávaného na vývoz do Evropské unie, na nějž se vztahuje tato faktura, bylo vyrobeno společností (název a adresa společnosti) (doplňkový kód TARIC) v Maroku. Prohlašuji, že údaje uvedené v této faktuře jsou úplné a správné.“* Není-li taková faktura předložena, použije se celní sazba platná pro všechny ostatní společnosti.

4. Propuštění výrobku uvedeného v odstavci 1 do volného oběhu v Unii podléhá složení jistoty odpovídající výši prozatímního cla.

5. Je-li předloženo prohlášení o propuštění do volného oběhu v souvislosti s výrobkem uvedeným v odstavci 1, zapíše se do příslušného pole tohoto prohlášení počet kusů dovezených výrobků, aniž je dotčena doplňková jednotka vymezená v kombinované nomenklatuře.

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

Článek 2

1. Zúčastněné strany předloží Komisi své písemné připomínky k tomuto nařízení do 15 kalendářních dnů ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost.

2. Zúčastněné strany, které chtějí požádat o slyšení u Komise, tak učiní do 5 kalendářních dnů ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost.

3. Zúčastněné strany, které chtějí požádat o slyšení u úředníka pro slyšení v obchodních řízeních, tak učiní do 5 kalendářních dnů ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost. Úředník pro slyšení přezkoumá žádosti podané mimo tuto lhůtu a může případně rozhodnout o jejich přijetí.

Článek 3

1. Celní orgány se vyzývají, aby ukončily celní evidenci dovozu zavedenou v souladu s článkem 1 prováděcího nařízení (EU) 2022/934.

2. Shromážděné údaje o výrobcích, které byly dovezeny do EU ke spotřebě nejdříve 90 dní před dnem vstupu tohoto nařízení v platnost, se uchovají až do vstupu případných konečných opatření v platnost nebo do ukončení tohoto řízení.

Článek 4

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

Článek 1 se použije po dobu šesti měsíců.

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

V Bruselu dne 14. července 2022.

Za Komisi
předsedkyně
Ursula VON DER LEYEN