VYKONÁVACIE NARIADENIE KOMISIE (EÚ) 2022/1221

zo 14. júla 2022,

ktorým sa ukladá predbežné antidumpingové clo na dovoz určitých hliníkových kolies s pôvodom v Maroku

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/1036 z 8. júna 2016 o ochrane pred dumpingovými dovozmi z krajín, ktoré nie sú členmi Európskej únie ([1]) (ďalej len „základné nariadenie"), a najmä na jeho článok 7,

po porade s členskými štátmi,

keďže:

1. POSTUP

1.1. Začatie

(1) Európska komisia (ďalej len „Komisia") začala 17. novembra 2021 antidumpingové prešetrovanie týkajúce sa dovozu určitých hliníkových kolies s pôvodom v Maroku (ďalej len „dotknutá krajina") na základe článku 5 základného nariadenia. V *Úradnom vestníku Európskej únie* ([2]) uverejnila oznámenie o začatí konania (ďalej len „oznámenie o začatí konania").

(2) Komisia začala prešetrovanie na základe podnetu, ktorý 4. októbra 2021 podalo Európske združenie výrobcov kolies (ďalej len „navrhovateľ" alebo „EUWA", z angl. *EU Wheel Manufacturers*). Podnet bol podaný v mene výrobného odvetvia Únie v zmysle článku 5 ods. 4 základného nariadenia. Podnet obsahoval dôkazy o existencii dumpingu a výslednej značnej ujme, ktoré boli dostatočné na odôvodnenie začatia prešetrovania.

1.2. Registrácia

(3) Vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) 2022/934 ([3]) (ďalej len „nariadenie o registrácii") Komisia zaviedla registráciu dovozu dotknutého výrobku.

1.3. Zainteresované strany a žiadosť o zachovanie anonymity

(4) V oznámení o začatí konania Komisia vyzvala zainteresované strany, aby sa na ňu obrátili s cieľom zúčastniť sa na prešetrovaní. Komisia výslovne informovala navrhovateľa a známych výrobcov z Únie, známych vyvážajúcich výrobcov a orgány Maroka, známych dovozcov, používateľov a združenia, o ktorých je známe, že sa ich to týka, o začatí prešetrovania a vyzvala ich, aby sa na ňom zúčastnili.

(5) Navrhovatelia a dvaja spolupracujúci používatelia požadovali, aby ich názvy zostali dôverné, z obavy, že by mohli byť vystavení odvetným opatreniam zo strany zákazníkov. Komisia dospela k názoru, že skutočne existuje vážne riziko odvetných opatrení, a súhlasila s tým, aby názvy navrhovateľov a dvoch spolupracujúcich používateľov neboli zverejnené. S cieľom účinne zaručiť anonymitu zostali dôverné aj názvy ostatných výrobcov z Únie, aby sa zabránilo tomu, že názvy navrhovateľov by sa mohli zistiť vydedukovaním.

1.4. Pripomienky týkajúce sa začatia prešetrovania

(6) Zainteresované strany mali možnosť vyjadriť sa k začatiu prešetrovania a požiadať o vypočutie pred Komisiou a/alebo úradníkom pre vypočutie v obchodných konaniach.

([1]) Ú. v. EÚ L 176, 30.6.2016, s. 21.

([2]) Oznámenie o začatí antidumpingového konania týkajúceho sa dovozu určitých hliníkových kolies s pôvodom v Maroku (Ú. v. EÚ C 464, 17.11.2021, s. 19).

([3]) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2022/934 zo 16. júna 2022, ktorým sa zavádza registrácia dovozu určitých hliníkových kolies s pôvodom v Maroku (Ú. v. EÚ L 162, 17.6.2022, s. 27).

(7) Štyri strany požiadali o vypočutie pred útvarmi Komisie a boli vypočuté: Európske združenie výrobcov automobilov (ďalej len „ACEA“), EUWA, Dika Morocco Africa S.A.R.L (ďalej len „Dika“) a Hands 8 S.A. (ďalej len „Hands“).

(8) Spoločnosť Dika a marocké orgány tvrdili, že údaje uvedené v podnete sú zastarané, pretože medzi obdobím prešetrovania a dátumom začatia prešetrovania ubehlo osem mesiacov. Okrem toho sa obdobie prešetrovania zvolené navrhovateľom presne zhodovalo s vrcholom pandémie COVID-19. Navyše obdobie, ktoré navrhovateľ posudzoval, prekračovalo o jeden rok bežnú prax Komisie, ktorá je opísaná v príslušnej príručke ([4]). Spoločnosť Dika sa domnievala, že toto rozhodnutie možno považovať za nespravodlivé a zaujaté a použitie zastaraných údajov nemôže predstavovať dôkazy *prima facie* o existencii dumpingu, ujme ani o príčinnej súvislosti, ako sa vyžaduje podľa článku 5 ods. 4 základného nariadenia.

(9) Komisia najprv poznamenala, že v príručke, na ktorú sa odvoláva spoločnosť Dika, sa výslovne uvádza, že má poskytovať všeobecné poradenstvo, ale nie je právne záväzným dokumentom a jej obsah nie je povinný ([5]). Článok 5 základného nariadenia navyše neobsahuje žiadne osobitné ustanovenie týkajúce sa časového úseku medzi podnetom a poskytnutými údajmi. V každom prípade obdobie prešetrovania podnetu sa skončilo 31. marca 2021, pričom podnet bol podaný 4. októbra 2021. Okrem toho do 30. júna 2021 navrhovateľ predložil aj ďalšie údaje o ujme ([6]). Údaje, ktoré navrhovateľ poskytol, boli preto aktuálne a čo najbližšie k dátumu podania podnetu. Pokiaľ ide o tvrdenie týkajúce sa posudzovaného obdobia a obdobia prešetrovania, praxou Komisie je vybrať obdobie prešetrovania v trvaní jedného roka a predchádzajúcich troch kalendárnych rokov s cieľom preskúmať trendy relevantné na príslušné posúdenie ujmy. Skutočnosť, že podnet poskytoval informácie za jeden ďalší rok, neznamená, že sa použili zastarané údaje, ktoré by viedli k nespravodlivému alebo zaujatému posúdeniu. Skôr sa tak poskytli informácie, ktoré sa týkali posledného dostupného obdobia, t. j. do 31. marca 2021. Toto tvrdenie bolo preto zamietnuté.

(10) Spoločnosť Dika tvrdila, že v podnete neboli poskytnuté dôkazy odôvodňujúce použitie vytvorenej normálnej hodnoty, ako sa vyžaduje v článku 5 ods. 2 základného nariadenia. Okrem toho táto strana tvrdila, že výpočet vytvorenej normálnej hodnoty bol nesprávny. Komisia preto mala dospieť k záveru, že podnet neobsahoval dostatočné dôkazy o existencii dumpingu a mal byť zamietnutý podľa článku 5 základného nariadenia.

(11) Spoločnosť Dika uviedla, že navrhovateľ nepoužil marocké domáce predajné ceny hliníkových kolies, hoci mohol tieto ceny poznať vzhľadom na to, že samotné výrobné odvetvie Únie vyváža hliníkové kolesá do Maroka. Okrem toho spoločnosť Dika tvrdila, že navrhovateľ použil finančné účty vyvážajúcich výrobcov z rokov 2018 a 2019, aby sa dospelo k záveru, že sa neuskutočnil žiaden predaj v bežnom obchode, pričom tieto účty pochádzali z obdobia pred obdobím prešetrovania, ktoré sa zvolilo v podnete.

(12) Komisia s tým nesúhlasila. Navrhovateľom v tomto prešetrovaní je združenie EUWA, a nie jeho jednotliví členovia. Keďže navrhovateľ nie je ani výrobcom, ani vývozcom, nemal k takýmto údajom prístup. Okrem toho sa faktúry vo všeobecnosti považujú za dôverné obchodné údaje. Navrhovateľ sa preto musel spoliehať na verejne dostupné informácie týkajúce sa domácich predajných cien v Maroku, ktoré v čase podania podnetu neboli dostupné. Pokiaľ teda ide o použitie finančných účtov marockých vyvážajúcich výrobcov z rokov 2018 a 2019, išlo o jediné účty dostupné navrhovateľovi v čase podania podnetu. Navrhovateľ preto mohol dospieť len k tomu záveru, že na základe primerane dostupných informácií neuskutočňovali známi marockí vyvážajúci výrobcovia na domácom trhu žiadny predaj v bežnom obchode. Pri vytváraní normálnej hodnoty bolo preto použitie ich finančných účtov opodstatnené. Toto tvrdenie bolo preto zamietnuté.

(13) Spoločnosť Dika poskytla aj argumenty týkajúce sa údajných zásadných nedostatkov pri určovaní normálnej hodnoty. Tieto argumenty sa týkajú výberu veľkosti kolies, použitia cien hliníkových ingotov založených na dovoze z Číny, použitia štruktúry nákladov výrobcov z Únie, vylúčenia určitých nákladových faktorov z výpočtu a uplatnenia miery zisku vo výške 6 %.

([4]) Komisia, *How to Make an Anti-Dumping Complaint, A Guide* (Ako podať antidumpingový podnet, príručka), s. 7 – 8, ale aj s. 13, 27, 29, 52, 59 a 67, dostupná na: https://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2006/december/tradoc_112295.pdf.

([5]) Tamže, s. 3.

([6]) Pozri odsek 108 podnetu a prílohu D2 k nemu.

(14) Komisia s týmito argumentmi nesúhlasila. Predpoklady, ktoré navrhovateľ použil na stanovenie normálnej hodnoty, vychádzali z trhových skúseností a zo znalostí navrhovateľa o trhu, ako aj z verejne dostupných informácií. Skutočnosť, že zainteresovaná strana nesúhlasí s takýmito predpokladmi, neznamená, že sú neplatné na účely výpočtu normálnej hodnoty v podnete. Číselné údaje, na ktorých bola založená normálna hodnota, boli podporené dostatočnými dôkazmi a potvrdené analýzou týchto dôkazov zo strany Komisie. Aj po vykonaní určitých úprav, ktoré navrhla zainteresovaná strana, čo Komisia pri posudzovaní podnetu urobila, zostali dostatočné dôkazy o existencii dumpingu.

(15) Spoločnosť Dika a marocké orgány tvrdili, že navrhovateľ vo svojej analýze ujmy nezohľadnil skutočnosť, že trh je rozdelený na výrobcov pôvodného zariadenia (ďalej len „VPZ“) a popredajné trhy a v rámci každého trhu na rôzne typy kolies, t. j. segmenty nižšej a vyššej triedy.

(16) Komisia poznamenala, že hoci majú hliníkové kolesá pre VPZ a popredajné trhy rôzne distribučné predajné kanály, ich fyzické a technické vlastnosti sú rovnaké a navzájom zameniteľné. VPZ a popredajné trhy by sa preto mali považovať za rôzne predajné kanály, a nie za rôzne segmenty.

(17) Pokiaľ ide o oba predajné kanály, navrhovateľ odhadol, že marocký vývoz bol pravdepodobne takmer výlučne dodávaný klientom VPZ. Následnou analýzou informácií, ktoré mala Komisia k dispozícii, sa to potvrdilo. Tak to bolo aj v prípade výrobcov z Únie zaradených do vzorky, ktorí predávali takmer výlučne klientom VPZ (približne 99,6 %).

(18) Pokiaľ ide o rôzne typy kolies, Komisia uviedla, že hoci podnet neobsahoval úplnú analýzu ujmy podľa rôznych druhov hliníkových kolies, uvádzali sa v ňom výpočty cenového podhodnotenia a predaja pod cieľovú cenu v prípade desiatich reprezentatívnych druhov kolies.

(19) Toto tvrdenie bolo preto zamietnuté.

(20) Spoločnosti Dika, Hands a marocké orgány tvrdili, že vývoj marockého dovozu nemôže výrobnému odvetviu Únie spôsobovať ujmu ani nemôže hroziť, že ju spôsobí, keďže v období od 1. apríla 2020 do 31. marca 2021 daný dovoz predstavoval len 2,8 % trhu Únie a nespôsoboval zníženie cien ani ich stlačenie.

(21) Z osobitnej analýzy ujmy v podnete vyplynulo, že existujú dostatočné dôkazy poukazujúce na zvýšené prenikanie dovozu z Maroka na trh Únie (tak v absolútnom, ako aj relatívnom vyjadrení) pri cenách, v dôsledku ktorých dochádza k cenovému podhodnoteniu a predaju výrazne pod ceny výrobného odvetvia Únie. Zdá sa, že to spôsobilo výrobnému odvetviu Únie značnú ujmu, ktorá sa prejavila napríklad znížením jeho predaja a podielu na trhu, zhoršením finančných výsledkov či úrovňou cien účtovaných výrobným odvetvím Únie. Toto tvrdenie bolo preto zamietnuté.

(22) Spoločnosť Dika tvrdila, že určité ukazovatele ujmy, ako je výrobná kapacita, ceny v Únii a spotreba v Únii, obsiahnuté v podnete nepotvrdzujú zistenie ujmy počas obdobia prešetrovania. Okrem toho plné využitie kapacity nie je pre výrobcu hliníkových kolies možné vzhľadom na modely dodávateľských reťazcov „s presným načasovaním“ (z angl. *just-in-time*), ktoré zaviedli výrobcovia automobilov v Európskej únii a ktoré si vyžadujú, aby boli výrobcovia hliníkových kolies flexibilní a mali k dispozícii kapacity s možnosťou reagovať na potreby na poslednú chvíľu.

(23) Komisia pripomína, že zistenie značnej ujmy potrebné na začatie prešetrovania si vyžaduje okrem iného preskúmanie relevantných faktorov opísaných v základnom nariadení. V článku 5 základného nariadenia sa však špecificky nestanovuje, že značná ujma je na účely začatia prešetrovania dostatočne podložená len vtedy, keď zhoršenie vykazujú všetky faktory ujmy uvedené v článku 3 ods. 5 V znení článku 5 ods. 2 základného nariadenia sa totiž stanovuje, že podnet musí obsahovať informácie o zmenách v množstve údajne dumpingového dovozu, vplyve tohto dovozu na ceny podobného výrobku na trhu Únie a následný dosah príslušného dovozu na výrobné odvetvie Únie, čo sa preukáže prostredníctvom relevantných (nie nevyhnutne všetkých) faktorov. Podnet obsahoval uvedené informácie poukazujúce na existenciu ujmy. Z tohto dôvodu Komisia dospela k názoru, že podnet obsahoval dostatočné dôkazy o ujme a toto tvrdenie zamietla.

(24) Spoločnosti Dika a Hands tvrdili, že uloženie antidumpingových opatrení nemôže byť v záujme Únie.

(25) Pokiaľ ide o záujem Únie, nejde o relevantné kritérium posúdenia toho, či podnet opodstatňuje začatie antidumpingového konania podľa článku 5 základného nariadenia. Tieto pripomienky sa preto v súvislosti s tvrdeniami týkajúcimi sa začatia konania nevzali do úvahy.

(26) Spoločnosti Dika, Hands a marocké orgány tvrdili, že navrhovateľ nezohľadnil ďalšie faktory ako údajnú nedostatočnú hospodársku súťaž medzi výrobcami hliníkových kolies z Únie a marockými výrobcami hliníkových kolies z dôvodu segmentácie trhov; dovoz z tretích krajín; následky spôsobené pandémiou COVID-19.

(27) Komisia analýzou podnetu potvrdila, že uvedené prvky sú buď nepodložené, vecne nesprávne, alebo nepostačujú na spochybnenie záveru, že podnet obsahuje dostatočné dôkazy, ktoré nasvedčujú, že dovážaný dotknutý výrobok vstupoval do Únie za dumpingové ceny a podľa všetkého spôsoboval výrobcom z Únie značnú ujmu. Tieto aspekty boli stanovené na základe najlepších dôkazov, ktoré mal navrhovateľ v tom čase k dispozícii, a boli dostatočne reprezentatívne a spoľahlivé. Okrem toho boli tvrdenia spoločnosti Dika, marockých orgánov a združenia ACEA podrobne preskúmané v priebehu prešetrovania a rozoberajú sa ďalej v texte.

(28) Na základe uvedeného Komisia potvrdila, že navrhovateľ predložil dostatočné dôkazy o existencii dumpingu, ujme a príčinnej súvislosti, čím splnil požiadavky stanovené v článku 5 ods. 2 základného nariadenia.

1.5. **Výber vzorky**

(29) V oznámení o začatí konania Komisia uviedla, že v súlade s článkom 17 základného nariadenia môže vybrať vzorku zainteresovaných strán.

1.5.1. *Výber vzorky výrobcov z Únie*

(30) Komisia v oznámení o začatí konania uviedla, že predbežne vybrala vzorku výrobcov z Únie. Komisia vybrala konečnú vzorku troch výrobcov z Únie. Podľa článku 17 základného nariadenia kritériom použitým na výber vzorky boli najväčšie reprezentatívne množstvá výroby podobného výrobku v Únii počas obdobia prešetrovania, t. j. od 1. októbra 2020 do 30. septembra 2021. Predbežná vzorka zahŕňala troch výrobcov z Únie, ktorí sa nachádzali v troch odlišných členských štátoch. Vzorka predstavovala takmer 20 % z celkového množstva výroby podobného výrobku v Únii a zabezpečuje primerané geografické rozloženie. Komisia vyzvala zainteresované strany, aby k tejto predbežnej vzorke predložili svoje pripomienky, a žiadne jej neboli doručené.

1.5.2. *Výber vzorky dovozcov*

(31) S cieľom rozhodnúť o potrebe výberu vzorky a v prípade kladného rozhodnutia k nemu pristúpiť Komisia požiadala neprepojených dovozcov, aby poskytli informácie uvedené v oznámení o začatí konania.

(32) Žiaden zo známych neprepojených dovozcov neposkytol požadované informácie a nesúhlasil so zaradením do vzorky.

1.5.3. *Výber vzorky vyvážajúcich výrobcov v Maroku*

(33) S cieľom rozhodnúť o potrebe výberu vzorky a v prípade kladného rozhodnutia k nemu pristúpiť Komisia požiadala všetkých vyvážajúcich výrobcov v Maroku, aby poskytli informácie uvedené v oznámení o začatí konania. Komisia okrem toho požiadala zastúpenie Marockého kráľovstva, aby určilo prípadných ďalších vyvážajúcich výrobcov, ktorí by mohli mať záujem o účasť na prešetrovaní, a/alebo aby sa na nich obrátilo.

(34) Požadované informácie poskytli len dvaja vyvážajúci výrobcovia v dotknutej krajine, na ktorých pripadá prakticky celý dovoz hliníkových kolies z Maroka. Komisia preto rozhodla, že výber vzorky nie je potrebný.

1.6. **Vyplnené dotazníky a overovanie na mieste**

(35) Komisia poslala dotazníky trom výrobcom z Únie, navrhovateľovi a dvom známym používateľom, ako aj dvom vyvážajúcim výrobcom v dotknutej krajine. Tie isté dotazníky boli v deň začatia konania sprístupnené aj online ([7]).

(36) Komisia vyhľadala a overila všetky informácie, ktoré považovala za potrebné na predbežné stanovenie dumpingu, ujmy a záujmu Únie. Vzhľadom na pandémiu ochorenia COVID-19 a opatrenia na obmedzenie pohybu zavedené rôznymi krajinami Komisia nemohla vykonať všetky overovania na mieste podľa článku 16 základného nariadenia.

— Overovanie na mieste podľa článku 16 základného nariadenia sa vykonalo v priestoroch dvoch výrobcov z Únie zaradených do vzorky, u jedného používateľa ([8]) a v priestoroch týchto vyvážajúcich výrobcov v Maroku: HANDS 8 S.A. (ďalej len „Hands“)

— DIKA MOROCCO AFRIKA S.A.R.L (ďalej len „Dika“)

(37) Okrem toho Komisia v súlade so svojím oznámením o dôsledkoch vypuknutia ochorenia COVID-19 na antidumpingové a antisubvenčné prešetrovania ([9]) vykonala krížové kontroly na diaľku, pokiaľ ide o prepojený podnik spoločnosti Dika CITIC Dicastal Co., Ltd (ďalej len „CITIC“) a jedného výrobcu z Únie.

1.7. **Obdobie prešetrovania a posudzované obdobie**

(38) Prešetrovanie dumpingu a ujmy sa vzťahovalo na obdobie od 1. októbra 2020 do 30. septembra 2021 (ďalej len „obdobie prešetrovania“). Preskúmanie trendov relevantných z hľadiska posúdenia ujmy sa vzťahovalo na obdobie od 1. januára 2018 do konca obdobia prešetrovania (ďalej len „posudzované obdobie“).

2. **DOTKNUTÝ VÝROBOK A PODOBNÝ VÝROBOK**

2.1. **Dotknutý výrobok**

(39) Dotknutým výrobkom sú hliníkové kolesá motorových vozidiel položiek HS 8701 až 8705, tiež s príslušenstvom a tiež s pneumatikami, s pôvodom v Maroku, v súčasnosti patriace pod číselné znaky KN ex 8708 70 10 and ex 8708 70 50 (kódy TARIC: 8708 70 10 15, 8708 70 10 50, 8708 70 50 15 a 8708 70 50 50) (ďalej len „dotknutý výrobok“).

(40) Hliníkové kolesá sa v Únii tradične predávajú prostredníctvom dvoch distribučných predajných kanálov: výrobcom pôvodného zariadenia (VPZ), ktorými sú hlavne výrobcovia automobilov, a popredajnému trhu, ktorý zahŕňa napr. distribútorov, maloobchodníkov, servisy atď. Dotknutý výrobok z Maroka sa počas posudzovaného obdobia predával výlučne prostredníctvom kanála VPZ. V distribučnom kanáli VPZ výrobcovia automobilov organizujú postupy obstarávania na hliníkové kolesá a často sa podieľajú na procese vývoja nového kolesa, ktoré je spojené s ich značkou. Výrobcovia z Únie aj marockí vývozcovia sa môžu zúčastňovať na rovnakých postupoch obstarávania.

2.2. **Podobný výrobok**

(41) Z prešetrovania vyplynulo, že nasledujúce výrobky majú rovnaké základné fyzické, chemické a technické vlastnosti, ako aj rovnaké základné použitia:

— dotknutý výrobok,

— výrobok vyrábaný a predávaný na domácom trhu Maroka a

— výrobok vyrábaný a predávaný v Únii výrobným odvetvím Únie.

(42) Komisia v tejto fáze rozhodla, že uvedené výrobky sú preto podobnými výrobkami v zmysle článku 1 ods. 4 základného nariadenia.

([7]) https://trade.ec.europa.eu/tdi/case_details.cfm?id=2563.

([8]) Ako sa vysvetľuje v odôvodnení 5, názvy výrobcov z Únie a dvoch používateľov sa nezverejňujú z dôvodu ochrany dôverných informácií.

([9]) Ú. v. EÚ C 86, 16.3.2020, s. 6.

3. **DUMPING**

3.1. **Maroko**

3.1.1. *Spolupráca vyvážajúcich výrobcov*

(43) Ako sa uvádza v odôvodnení 34, dvaja marockí vyvážajúci výrobcovia, spoločnosti Dika a Hands, sa prihlásili do prešetrovania a predložili vyplnené dotazníky. Spoločnosť Dika má prepojený podnik CITIC, ktorý je čínskym výrobcom hliníkových kolies. CITIC kupuje hliníkové kolesá od spoločnosti Dika a predáva ich do Únie, Maroka a iných tretích krajín. Počas krížovej kontroly podniku CITIC na diaľku bolo zistených množstvo chýb, ktoré vyvolali vážne pochybnosti o spoľahlivosti zoznamov predaja na domácom trhu a v EÚ. Tieto chyby sa týkali najmä rozdielov medzi cenami zaznamenanými v zoznamoch predaja, cenami na faktúrach a skutočne zaplatenými sumami.

(44) Počas overovania na mieste v spoločnosti Dika, po ukončení krížovej kontroly podniku CITIC na diaľku, spoločnosť 1. apríla 2022 poskytla revidovanú verziu zoznamov predaja vrátane vysvetlení k zisteným nezrovnalostiam. V tom čase už nebola možnosť overiť ani krížovo skontrolovať revidované zoznamy predaja. Okrem toho predbežná kontrola novo predložených údajov odhalila, že revíziami, ktoré spoločnosť vykonala, sa neodstránili všetky nezrovnalosti uvedené počas krížovej kontroly na diaľku, pričom celkový počet revízií bol oveľa vyšší, než sa očakávalo na základe krížových kontrol na diaľku. Z dôvodu povahy a počtu chýb, z ktorých niektoré po revízii pretrvávali, sa Komisia nemohla spoliehať na presnosť zoznamov predaja. Komisia preto nemohla overiť informácie potrebné na stanovenie dumpingového rozpätia pre túto spoločnosť.

(45) V súlade s článkom 18 ods. 4 základného nariadenia boli spoločnosť Dika a jej prepojený podnik informovaní listom z 5. mája 2022 o dôvodoch, prečo Komisia zamýšľa nezohľadniť poskytnuté informácie, a dostali možnosť poskytnúť ďalšie vysvetlenia (ďalej len „list podľa článku 18“).

(46) Spoločnosť odpovedala na list Komisie 12. mája 2022. Vo svojej odpovedi spoločnosť vysvetlila, že svoj predaj zaznamenala v zoznamoch predaja v súlade so svojimi účtovnými zásadami. Spoločnosť preto na rozdiel od tvrdení predložených počas krížovej kontroly na diaľku a overovania na mieste tvrdila, že pôvodné zoznamy predaja, ktorých celkové hodnoty sa dajú zosúladiť s účtovným systémom spoločnosti SAP, sú úplné a presné, neobsahujú žiadne chyby a nevyžadujú si žiadne revízie. Revízie, ktoré spoločnosť vykonala po krížovej kontrole na diaľku, boli údajne poskytnuté Komisii len preto, aby sa preukázala plná spolupráca podniku CITIC pri prešetrovaní. Spoločnosť preto uviedla, že Komisia by mala používať pôvodnú nerevidovanú verziu zoznamov predaja. Spoločnosť uviedla, že Komisia môže ako alternatívu použiť revidované zoznamy predaja poskytnuté spolu s listom, keďže nedostatky údajne neboli také, aby spôsobili neprimerané ťažkosti pri dosahovaní primerane presného zistenia. Tieto zoznamy predaja boli podobné tým, ktoré boli poskytnuté počas overovania na mieste, ku ktorým boli doplnené predtým chýbajúce údaje, niektoré chyby boli opravené a boli poskytnuté dodatočné vysvetlenia. Stále však zostalo niekoľko chýb, v prípade niekoľkých transakcií stále nebola uvedená skutočná prijatá suma a Komisia nebola schopná krížovo skontrolovať ani overiť revidované zoznamy predaja poskytnuté spolu s odpoveďou spoločnosti na list podľa článku 18. Spoločnosť takisto uviedla, že v prípade, že Komisia bude trvať na uplatnení článku 18 základného nariadenia, mala by použiť finančné výkazy podniku CITIC ako čiastkové dostupné skutočnosti.

(47) Komisia nesúhlasila s argumentmi, ktoré spoločnosť uviedla vo svojej odpovedi na list podľa článku 18. V antidumpingovom dotazníku pre vyvážajúcich výrobcov sa jasne požadovalo predloženie zoznamov predaja na základe jednotlivých transakcií. Vo vzoroch tabuliek dodaných s dotazníkom sa jednoznačne požadujú údaje tak, ako sú zaznamenané na faktúre (fakturované množstvo, fakturovaná hodnota, súvisiace dobropisy atď.). Samotná spoločnosť priznala, že zoznamy predaja nevyplnila na základe faktúr. Namiesto toho ich vyplnila na základe vlastných účtovných postupov. Spoločnosť okrem toho tvrdila, že akýkoľvek rozdiel medzi fakturovanou hodnotou a skutočne prijatou cenou sa zvyčajne zaznamenáva v zoznamoch predaja buď ako zľava, rabat, dobropis, alebo iným spôsobom. Zistilo sa však, že tieto rozdiely sa systematicky neodrážajú v zoznamoch predaja spoločnosti.

(48) Ako sa uvádza v odôvodnení 44, revidované zoznamy predaja nebolo možné včas krížovo skontrolovať ani overiť. Ako bolo spoločnosti vysvetlené v liste pred krížovou kontrolou na diaľku a pred overovaním na mieste zaslanom 11. marca 2022 a v súlade s oznámením o dôsledkoch vypuknutia ochorenia COVID-19 na antidumpingové a antisubvenčné prešetrovania ([10]), cieľom krížovej kontroly na diaľku bolo získať uistenia týkajúce sa informácií, ktoré spoločnosť predložila vo vyplnenom dotazníku. Takéto uistenia v súvislosti so zoznamami predaja sa počas krížovej kontroly na diaľku nezískali. Dodatočná krížová kontrola v podniku CITIC na diaľku, ako táto spoločnosť navrhla vo svojej odpovedi na list podľa článku 18, by sa nemala použiť ako spôsob nápravy nedostatočnej aktuálnosti alebo chýb zistených počas krížovej kontroly na diaľku, ktorá sa už uskutočnila v stanovených lehotách.

(49) Okrem toho sa v revidovaných tabuľkách nezohľadnili niektoré zmeny, o ktorých sa diskutovalo počas krížovej kontroly na diaľku. V odpovedi na list podľa článku 18 spoločnosť predložila nový revidovaný zoznam predaja, v ktorom boli vykonané ďalšie zmeny, ktoré nebolo možné krížovo skontrolovať ani overiť. Komisia preto usúdila, že spoločnosť neposkytla požadované informácie v lehotách prešetrovania. Alternatíva možnosť navrhovaná spoločnosťou, aby sa použili finančné výkazy podniku CITIC ako čiastočné dostupné skutočnosti, nebola prijateľná. Použitie finančných výkazov by Komisii neumožnilo stanoviť normálnu hodnotu a vývoznú cenu na úrovni podrobnosti a presnosti požadovanej základným nariadením, pretože by neumožnili analýzu na základe výrobku alebo transakcie.

(50) Keďže spoločnosť Dika a jej prepojený podnik CITIC neposkytli informácie, ktoré by Komisii umožnili dospieť k primerane presnému zisteniu, a neboli predložené overiteľné informácie, ktoré by takéto zistenie umožnili, Komisia sa rozhodla nezohľadniť informácie, ktoré spoločnosť predložila v súvislosti so zoznamami predaja na domácom trhu a v EÚ. Keďže sú tieto informácie rozhodujúce pre stanovenie normálnej hodnoty a vývoznej ceny, Komisia nemohla pre danú spoločnosť vypočítať individuálne dumpingové rozpätie.

(51) Komisia preto predbežne nezohľadnila informácie poskytnuté týmto vyvážajúcim výrobcom a potvrdila použitie dostupných skutočností týkajúcich sa tohto vyvážajúceho výrobcu na základe článku 18 ods. 1 základného nariadenia.

3.1.2. *Normálna hodnota*

(52) Vzhľadom na uplatňovanie článku 18 ods. 1 základného nariadenia, ako je opísané v bode 3.1.1, sa ďalej uvedený opis výpočtu dumpingového rozpätia vzťahoval len na zvyšného marockého vyvážajúceho výrobcu, spoločnosť Hands.

(53) V článku 2 ods. 1 základného nariadenia sa uvádza, že normálna hodnota je založená na cenách zaplatených alebo obvykle platených v bežnom obchode nezávislými zákazníkmi v krajine vývozu. Komisia však zistila, že spolupracujúci vyvážajúci výrobca neuskutočnil žiadny predaj na domácom trhu. Malé množstvo hliníkových kolies predaných zákazníkom v Maroku počas obdobia prešetrovania sa predalo jednému výrobcovi automobilov nachádzajúcemu sa v hospodárskej bezcolnej zóne („*zone d'accélération industrielle*“, v minulosti nazývanej aj „*zone franche*“ alebo „*zone franche d'exportation*“), podobnej hospodárskej zóne, v ktorej sa nachádzal spolupracujúci výrobca. Uvedený výrobca automobilov zakúpil hliníkové kolesá na použitie pri montáži automobilu. Následne sa tento automobil, a nie hliníkové kolesá, mal odoslať z bezcolnej zóny buď na predaj na domácom trhu, alebo na vývoz. Konečná destinácia tohto automobilu však pravdepodobne nemala byť na domácom trhu. V štúdii z roku 2020 sa ukázalo, že 90 % všetkých automobilov vyrobených v Maroku je určených na vývozný trh ([11]), čo potvrdili aj informácie od marockých výrobcov automobilov ([12]). Okrem toho podľa zákona 19 – 94, ktorý upravuje zóny voľného obchodu, musia spoločnosti nachádzajúce sa v týchto zónach dosahovať aspoň 70 % svojho obratu z vývozu ([13]).

([10]) Ú. v. EÚ 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, strategický dokument 20/34, november 2020 (dostupný na: https://www.policycenter.ma/sites/default/files/2021-01/PP%20-%2020-34%20%28Henri-louis%20Vedie%29_0.pdf).

([12]) Napríklad skupina Renault vyviezla viac ako 95 % svojej výroby z oblasti Tangier (pozri https://www.tac.ma/news/english-1m-vehicles-exported-from-tangermed/).

([13]) Pozri „*LA LOI N° 19-94 RELATIVE AUX ZONES FRANCHES D'EXPORTATION*“, *Bulletin Officiel*, 1995-02-15, no 4294, s. 117 – 121.

(54) Ako sa vysvetľuje v predchádzajúcom texte, predaj hliníkových kolies od spolupracujúceho vyvážajúceho výrobcu zákazníkovi v Maroku sa uskutočnil z jednej hospodárskej zóny do druhej. Spoločnosti nachádzajúce sa v takýchto hospodárskych zónach v Maroku sú oslobodené od colných zákonov a predpisov, ktoré sa bežne uplatňujú na marockom území, a tovar vstupujúci do hospodárskej zóny sa považuje za vývoz ([14]). Keďže sa hliníkové kolesá vyrobili v hospodárskej zóne a následne sa predali a odoslali do inej hospodárskej zóny, tieto hliníkové kolesá nikdy nevstúpili na colné územie Maroka, a preto sa ich predaj nemohol považovať za predaj na domácom trhu.

(55) V každom prípade, aj keby sa predaj do hospodárskej bezcolnej zóny cla v Maroku považoval za predaj na domácom trhu, nebol reprezentatívny ani uskutočnený v bežnom obchode, ako sa vyžaduje v článku 2 ods. 1 základného nariadenia.

(56) V tejto súvislosti Komisia najskôr preskúmala, či je celkové množstvo predaja na domácom trhu u spolupracujúceho vyvážajúceho výrobcu reprezentatívne v súlade s článkom 2 ods. 2 základného nariadenia. Predaj na domácom trhu je reprezentatívny, ak celkové množstvo predaja podobného výrobku nezávislým zákazníkom na domácom trhu predstavovalo aspoň 5 % celkového množstva predaja dotknutého výrobku na vývoz do Únie počas obdobia prešetrovania. Na základe uvedeného predaj spolupracujúceho vyvážajúceho výrobcu v Maroku nebol reprezentatívny.

(57) Následne Komisia vymedzila podiel ziskového predaja nezávislým zákazníkom na domácom trhu pre každý druh výrobku počas obdobia prešetrovania s cieľom rozhodnúť o tom, či na výpočet normálnej hodnoty v súlade s článkom 2 ods. 4 základného nariadenia použiť skutočný predaj na domácom trhu. Z analýzy predaja na domácom trhu vyplýva, že žiaden predaj na domácom trhu nebol ziskový, a teda nebol uskutočnený v bežnom obchode.

(58) Keďže sa na domácom trhu v bežnom obchode neuskutočnil žiaden predaj podobného výrobku, Komisia vytvorila normálnu hodnotu v súlade s článkom 2 ods. 3 a 6 základného nariadenia.

(59) V článku 2 ods. 3 základného nariadenia sa uvádza, že ak sa neuskutočňuje predaj na domácom trhu v bežnom obchode, normálna hodnota podobného výrobku sa vypočíta na základe výrobných nákladov v krajine pôvodu, ku ktorým sa pripočíta primeraná suma za predajné, všeobecné a administratívne náklady a za zisk. V článku 2 ods. 6 základného nariadenia sa uvádza, že predajné, všeobecné a administratívne náklady a zisk sú založené na skutočných údajoch, ktoré sa týkajú výroby a predaja podobného výrobku v bežnom obchode uskutočneného prešetrovaným výrobcom alebo vývozcom. Keďže však v prípade spoločnosti Hands, ako je vysvetlené v predchádzajúcom texte, neexistuje žiadny predaj podobného výrobku v bežnom obchode, článok 2 ods. 6 základného nariadenia poskytuje tri alternatívne metódy:

a) vážený priemer skutočných súm určených pre iných prešetrovaných vývozcov alebo výrobcov na účely výroby a predaja podobného výrobku na domácom trhu krajiny pôvodu;

b) skutočné sumy použiteľné na výrobu a predaj tej istej všeobecnej kategórie výrobkov v bežnom obchode príslušným vývozcom alebo výrobcom na domácom trhu krajiny pôvodu;

c) inú ľubovoľnú primeranú metódu za predpokladu, že takto stanovená suma na zisk nepresiahne zisk bežne dosahovaný inými vývozcami alebo výrobcami z predaja výrobkov tej istej všeobecnej kategórie na domácom trhu krajiny pôvodu.

(60) Pokiaľ ide o článok 2 ods. 6 písm. a), v Maroku bol len jeden ďalší vyvážajúci výrobca hliníkových kolies, a to spoločnosť Dika. Aj spoločnosť Dika predala všetky svoje hliníkové kolesá v Maroku výrobcom automobilov nachádzajúcim sa v hospodárskych zónach. Ako bolo vysvetlené v odôvodneniach 53 a 54, takýto predaj sa nepovažoval za predaj na domácom trhu. Okrem toho priemer uvedený v článku 2 ods. 6 písm. a) musí byť váženým priemerom súm najmenej dvoch vyvážajúcich výrobcov ([15]). Údaje spoločnosti Dika sa teda nemohli použiť, a to ani vtedy, ak by sa jej predaj považoval za spoľahlivý. Článok 2 ods. 6 písm. a) preto nebolo možné uplatniť.

([14]) Pozri *„LA LOI N° 19-94 RELATIVE AUX ZONES FRANCHES D'EXPORTATION", Bulletin Officiel*, 1995-02-15, č. 4294, s. 117 – 121, následne zmenený zákonom 14.21 tak, aby sa zmenil výraz *„zone franche"* na *„zone d'accélération industrielle"*. Pozri aj *„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]) Európske spoločenstvá – Antidumpingové clo na dovoz bavlnenej posteľnej bielizne z Indie (WT/DS141/R, 30. 10. 2000, body 74 až 77).

(61) Článkom 2 ods. 6 písm. b) sa vyžaduje výroba a predaj tej istej všeobecnej kategórie výrobkov v bežnom obchode príslušným vývozcom alebo výrobcom na domácom trhu. Spoločnosť Hands však vyrábala len hliníkové kolesá a žiaden ich predaj sa neuskutočnil v bežnom obchode. Ani článok 2 ods. 6 písm. b) preto nebolo možné uplatniť.

(62) Článok 2 ods. 6 písm. c) sa vzťahuje na „ľubovoľnú inú primeranú metódu" na stanovenie predajných, všeobecných a administratívnych nákladov a zisku. Keďže v Maroku neexistujú iní výrobcovia hliníkových kolies, Komisia považovala za primerané uplatniť predajné, všeobecné a administratívne náklady a zisk zistené v prípade výrobcov hliníkových kolies v Brazílii. Brazília bola navrhnutá ako vhodná reprezentatívna krajina v žiadosti o revízne prešetrovanie, ktorá bola základom prebiehajúceho revízneho prešetrovania pred uplynutím platnosti týkajúceho sa hliníkových kolies z Číny ([16]). Vážený priemer zistených predajných, všeobecných a administratívnych nákladov bol 11,49 % a vážený priemer zisku 4,89 %.

(63) Článkom 2 ods. 6) písm. c) sa tiež ukladá povinnosť uplatňovať strop na zisk použitý v tejto metodike, aby sa zabezpečilo, že použitý zisk nepresiahne zisk bežne dosahovaný inými vývozcami alebo výrobcami z predaja výrobkov tej istej všeobecnej kategórie na domácom trhu krajiny pôvodu. Okrem spoločností Dika a Hands neexistovali žiadni iní marockí výrobcovia hliníkových kolies, pričom zisk uvedených dvoch spoločností sa nemohol použiť, pretože na domácom marockom trhu neuskutočnili žiaden predaj. Okrem toho Komisia nemala k dispozícii žiadne informácie týkajúce sa zisku, ktorý dosiahli prípadní výrobcovia alebo vývozcovia hliníkových automobilových dielov alebo akýchkoľvek hliníkových výrobkov súvisiacich s automobilovým priemyslom v Maroku.

(64) Komisia sa domnievala, že hliníkové kolesá patria do rovnakej všeobecnej kategórie ako ostatné hliníkové výrobky, napríklad hliníkové výlisky alebo hliníkové profily. V takýchto výrobkoch sa používa tá istá hlavná surovina (hliník), ktorá tvorí hlavnú časť výrobných nákladov týchto výrobkov. Rôzne výrobné procesy navyše zahŕňajú tavenie alebo zahrievanie hliníka, aby sa vytvaroval do požadovaného tvaru. Vážený priemer zisku, ktorý dosiahlo sedem marockých výrobcov takýchto hliníkových výrobkov, o ktorých boli dostupné finančné údaje za rok 2020, bol 4,16 %. Tento percentuálny podiel sa použil ako strop zisku brazílskych výrobcov hliníkových kolies.

(65) Normálna hodnota sa potom vytvorila pripočítaním výrobných nákladov spoločnosti Hands k brazílskym predajným, všeobecným a administratívnym nákladom a zisku uvedeným v odôvodnení 62, ale s uplatnením stropu vo výške 4,16 %.

3.1.3. *Vývozná cena*

(66) Spolupracujúci vyvážajúci výrobca vyvážal do Únie buď priamo nezávislým zákazníkom, alebo prostredníctvom prepojeného podniku, ktorý pôsobil ako dovozca.

(67) V prípade priameho predaja nezávislým zákazníkom v Únii bola vývozná cena skutočne zaplatená cena alebo splatná cena za dotknutý výrobok pri jeho predaji na vývoz do Únie v súlade s článkom 2 ods. 8 základného nariadenia.

(68) V prípade predaja na vývoz do Únie prostredníctvom prepojeného podniku, ktorý pôsobí ako dovozca, bola vývozná cena v súlade s článkom 2 ods. 9 základného nariadenia stanovená na základe ceny, za ktorú bol dovážaný výrobok prvýkrát predaný nezávislým zákazníkom v Únii. V tomto prípade bola cena upravená o všetky náklady, ktoré vznikli medzi dovozom a ďalším predajom vrátane predajných, všeobecných a administratívnych nákladov a o dosiahnuté zisky. Zisky boli založené na ziskoch, ktoré bežne dosahujú neprepojení dovozcovia, pretože skutočný zisk prepojeného dovozcu sa nepovažoval za spoľahlivý vzhľadom na vzťah medzi spolupracujúcim vyvážajúcim výrobcom a prepojeným dovozcom. Keďže pri prešetrovaní s Komisiou nespolupracoval žiaden neprepojený dovozca, Komisia použila zisk stanovený v poslednom revíznom prešetrovaní pred uplynutím platnosti, ktorý sa týkal hliníkových kolies z Číny ([17]).

3.1.4. *Porovnanie*

(69) Komisia porovnala normálnu hodnotu a vývoznú cenu spolupracujúceho vyvážajúceho výrobcu na základe cien zo závodu.

([16]) Oznámenie o začatí revízneho prešetrovania pred uplynutím platnosti antidumpingových opatrení uplatniteľných na dovoz určitých hliníkových kolies s pôvodom v Čínskej ľudovej republike (Ú. v. EÚ C 29, 20.1.2022, s. 34).

([17]) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2017/109 z 23. januára 2017, ktorým sa ukladá konečné antidumpingové clo na dovoz určitých hliníkových kolies s pôvodom v Čínskej ľudovej republike po revíznom prešetrovaní pred uplynutím platnosti podľa článku 11 ods. 2 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/1036 (Ú. v. EÚ L 18, 24.1.2017, s. 1).

(70) Ak to bolo odôvodnené potrebou zabezpečiť spravodlivé porovnanie, Komisia v súlade s článkom 2 ods. 10 základného nariadenia upravila normálnu hodnotu a/alebo vývoznú cenu s cieľom zohľadniť rozdiely, ktoré ovplyvňujú ceny a porovnateľnosť cien. Vykonali sa úpravy s cieľom zohľadniť náklady na dopravu, poistenie, manipuláciu a nakladanie, náklady na balenie, náklady na úver, rabaty a ostatné príspevky.

3.1.5. *Dumpingové rozpätie*

(71) V prípade spolupracujúceho vyvážajúceho výrobcu Komisia v súlade s článkom 2 ods. 11 a 12 základného nariadenia porovnala vážený priemer normálnej hodnoty každého druhu podobného výrobku s váženou priemernou vývoznou cenou zodpovedajúceho druhu dotknutého výrobku.

(72) V prípade všetkých ostatných vyvážajúcich výrobcov v Maroku Komisia stanovila dumpingové rozpätie na základe dostupných skutočností v súlade s článkom 18 základného nariadenia. Na tento účel Komisia určila úroveň spolupráce vyvážajúcich výrobcov. Úroveň spolupráce je objem vývozu spolupracujúcich vyvážajúcich výrobcov do Únie vyjadrený ako podiel na celkovom objeme dovozu z dotknutej krajiny do Únie počas obdobia prešetrovania, ktorý bol stanovený na základe databázy Eurostatu Comext.

(73) Ako je vysvetlené v bode 3.1.1, existoval len jeden spolupracujúci marocký vyvážajúci výrobca. Keďže vývoz hliníkových kolies tejto spoločnosti predstavoval menej ako 50 % celkového dovozu hliníkových kolies do Únie počas obdobia prešetrovania, úroveň spolupráce sa v tomto prípade považovala za nízku. Komisia sa na základe toho rozhodla, že je vhodné stanoviť reziduálne dumpingové rozpätie na úrovni najvyššieho zisteného dumpingového rozpätia v prípade druhov výrobkov, ktoré predával v reprezentatívnych množstvách spolupracujúci vyvážajúci výrobca. Predaj týchto druhov výrobkov na vývoz predstavoval približne 50 % všetkého vývozu spolupracujúceho vyvážajúceho výrobcu do Únie.

(74) Predbežné dumpingové rozpätia, vyjadrené ako percentuálny podiel ceny CIF na hranici Únie, clo nezaplatené, sú takéto:

Spoločnosť	Predbežné dumpingové rozpätie
HANDS 8 S.A.	8,0 %
Všetky ostatné spoločnosti	16,5 %

4. **UJMA**

4.1. **Definícia výrobného odvetvia Únie a výroby v Únii**

(75) Podobný výrobok vyrábalo v Únii v období prešetrovania okolo tridsať výrobcov. Títo výrobcovia predstavujú „výrobné odvetvie Únie“ v zmysle článku 4 ods. 1 základného nariadenia.

(76) Celková výroba v Únii počas obdobia prešetrovania predstavovala podľa odhadov približne 64,3 milióna kusov. Komisia stanovila tento údaj na základe všetkých dostupných informácií týkajúcich sa výrobného odvetvia Únie, ako je vyplnený makroekonomický dotazník, ktorý poskytol navrhovateľ. Ako sa uvádza v odôvodnení 30, výrobcovia z Únie zaradení do vzorky predstavovali takmer 20 % celkového množstva výroby známych výrobcov podobného výrobku z Únie.

4.2. **Spotreba v Únii**

(77) Spotreba v Únii sa vyvíjala takto:

Tabuľka 1

Spotreba v Únii (v kusoch)

	2018	2019	2020	Obdobie prešetrovania
Celková spotreba (v tisícoch kusov)	77 873	73 797	59 530	64 311
Index (2018 = 100)	*100*	*95*	*76*	*83*

Zdroj: databáza Eurostatu Comext, EUWA a overené vyplnené dotazníky

(78) Komisia stanovila spotrebu v Únii na základe celkového predaja výrobného odvetvia Únie v Únii, ku ktorému pripočítala celkový dovoz z tretích krajín do Únie. Predaj výrobného odvetvia Únie na trhu Únie sa získal z podnetu a bol upravený na základe údajov v dotazníkoch, ktoré výrobcovia z Únie zaradení do vzorky poskytli za obdobie prešetrovania. Pokiaľ ide o dovoz, Komisia sa spoľahla na databázu Eurostatu Comext. Keďže sa však v databáze Eurostatu Comext uvádza len hmotnosť dovozu, a nie počet dovezených hliníkových kolies, bolo potrebné prepočítať hmotnosť na kusy. V podnete navrhovateľ uplatnil konverzný pomer použitý v poslednom prešetrovaní týkajúcom sa toho istého výrobku ([18]) (t. j. 10,9 kg na kus). Platnosť tohto konverzného pomeru sa overila na základe vyplnených dotazníkov marockých výrobcov a výrobcov z Únie zaradených do vzorky. Pri prešetrovaní sa ukázalo, že aktuálne uplatniteľná vážená priemerná hmotnosť jedného kusu je 11,3 kg, pretože trend na trhu smeruje k väčšiemu priemeru kolies, z čoho vyplýva vyššia hmotnosť na koleso. Pri stanovovaní spotreby v Únii na kus sa preto použil tento pomer..

(79) Ako sa uvádza v odôvodnení 16, trh Únie je nerovnomerne rozdelený medzi dva distribučné kanály, t. j. VPZ a popredajné trhy. Prevažná časť predaja sa týka kanála VPZ s 90 % podielom na trhu. Kanál popredajných trhov približne s 10 % predaja má teda na celkové posúdenie trhu Únie obmedzený vplyv. Jeho vplyv je ďalej obmedzený vzhľadom na skutočnosť, že marockí výrobcovia predávali výlučne prostredníctvom kanála VPZ rovnako ako traja výrobcovia z Únie zaradení do vzorky. Výrobcovia z Únie predávali takmer výlučne prostredníctvom kanála VPZ (približne 99,6 % ich predaja). V tomto prípade to teda nemalo žiadny vplyv na analýzu porovnania cien, ktorá sa vykonáva na mikroekonomickej úrovni na základe údajov poskytnutých vyvážajúcimi výrobcami a výrobcami z Únie zaradenými do vzorky. Komisia sa preto predbežne rozhodla, že na účely tohto prešetrovania nerozdelí spotrebu medzi dva predajné kanály.

(80) Spotreba v Únii sa od roku 2018 do roku 2019 znížila o 5 % a od roku 2019 do roku 2020 sa znížila o 19 %. V roku 2020 klesla výroba v automobilovom priemysle v dôsledku pandémie COVID-19 približne o 4,2 milióna vozidiel, čo malo priamy vplyv na dodávateľov v predchádzajúcom článku výrobného/distribučného reťazca, keďže predaj hliníkových kolies klesol v roku 2020 v porovnaní s rokom 2019 o 14 miliónov. Pokles výroby bol osobitne výrazný v druhom štvrťroku 2020, ale trh sa v nasledujúcich mesiacoch opäť oživil. Trh zaznamenal nárast o 5 miliónov kolies: z 59 miliónov v roku 2020 na 64 miliónov počas obdobia prešetrovania. Spotreba sa však nedostala späť na úroveň z roku 2019 z dôvodu nedostatku polovodičov, ktoré výrobcovia automobilov používajú.

4.3. **Dovoz z dotknutej krajiny**

4.3.1. *Množstvo dovezené z dotknutej krajiny a podiel tohto dovozu na trhu*

(81) Komisia stanovila objem dovozu na základe databázy Eurostatu Comext. Podiel dovozu na trhu bol stanovený na základe podielu, ktorý tento dovoz zastupuje na celkovej spotrebe v Únii.

([18]) Vykonávacie nariadenie (EÚ) 2017/109.

(82) Dovoz z dotknutej krajiny do Únie sa vyvíjal takto:

Tabuľka 2

Dovezené množstvo (v kusoch) a podiel dovozu na trhu

	2018	2019	2020	Obdobie prešetrovania
Množstvo dovezené z Maroka (v tis. kusov)	0	15,7	1 038	2 516
Index (2019 = 100)	–	*100*	*6 611*	*16 025*
Podiel na trhu (%)	–	0,0	1,7	3,9
Index (2019 = 100)	–	*100*	*8 196*	*18 389*

Zdroj: databáza Eurostatu Comext

(83) Zatiaľ čo v roku 2019 Maroko vyviezlo niekoľko tisíc kusov, v roku 2020 a v období prešetrovania sa vývoz zrýchlil, a to z 1 milióna na 2,5 milióna kusov. V nariadení o registrácii sa uvádza, že v mesiacoch nasledujúcich po skončení obdobia prešetrovania sa rast udržal na rovnakej úrovni ako v období prešetrovania. Ako sa uvádza v odôvodnení 79, tento predaj sa týkal výlučne predajného kanála VPZ.

4.3.2. *Ceny dovozu z dotknutej krajiny: cenové podhodnotenie a stlačenie cien*

(84) Komisia stanovila ceny dovozu na základe databázy Eurostatu Comext. Podhodnotenie ceny dovozu bolo stanovené na základe údajov, ktoré poskytli spolupracujúci vyvážajúci výrobcovia a spolupracujúci výrobcovia z Únie.

(85) Vážená priemerná cena dovozu z dotknutej krajiny do Únie sa vyvíjala takto:

Tabuľka 3

Priemerné dovozné ceny z Maroka

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

Zdroj: databáza Eurostatu Comext

(86) Priemerná dovozná cena z Maroka sa medzi rokom 2020 a obdobím prešetrovania zvýšila približne o 2 EUR za kus. Časť predajnej ceny sa však indexuje v závislosti od ceny hliníka na londýnskej burze kovov, ktorá sa počas tohto obdobia výrazne zvýšila, a to o 25 %.

(87) Komisia určila podhodnotenie ceny v období prešetrovania tak, že porovnala:

(88) vážené priemerné predajné ceny jednotlivých druhov výrobku výrobcov z Únie zaradených do vzorky účtované priamo neprepojeným zákazníkom na trhu Únie, upravené na úroveň cien zo závodu a

(89) zodpovedajúce vážené priemerné ceny jednotlivých druhov výrobku dovezených len od Hands účtované prvému nezávislému zákazníkovi na trhu Únie stanovené na základe nákladov, poistenia a prepravného (CIF) s primeranými úpravami zohľadňujúcimi clá a náklady po dovoze.

(90) Cenové porovnanie sa uskutočnilo podľa jednotlivých druhov výrobku pri transakciách na rovnakej úrovni obchodu, v prípade potreby s primeranými úpravami, a po odpočítaní rabatov a zliav. Výsledok porovnania bol vyjadrený ako percentuálny podiel teoretického obratu výrobcov z Únie zaradených do vzorky počas obdobia prešetrovania. Vyplynulo z neho vážené priemerné rozpätie podhodnotenia ceny na úrovni 26,9 % spôsobené dovozom na trh Únie.

(91) Okrem toho Komisia zistila existenciu stlačenia cien. Podľa tabuľky 7 totiž výrobné odvetvie Únie v roku 2020 predávalo za náklady a počas obdobia prešetrovania za ceny nižšie ako výrobné náklady. Ide o roky, keď dochádzalo k veľkému prieniku dumpingového dovozu a keď výrobné odvetvie Únie stratilo podiel na trhu. Nízke dovozné ceny dumpingového dovozu tak bránili výrobnému odvetviu Únie zvýšiť svoje predajné ceny, čo viedlo počas obdobia prešetrovania k stratám.

4.4. **Hospodárska situácia výrobného odvetvia Únie**

4.4.1. *Všeobecné poznámky*

(92) V súlade s článkom 3 ods. 5 základného nariadenia preskúmanie vplyvu dumpingového dovozu na výrobné odvetvie Únie zahŕňalo hodnotenie všetkých ekonomických ukazovateľov, ktoré mali vplyv na stav výrobného odvetvia Únie počas posudzovaného obdobia.

(93) Ako sa uvádza v odôvodnení 30, na stanovenie možnej ujmy, ktorú utrpelo výrobné odvetvie Únie, sa použil výber vzorky.

(94) Na účely určenia ujmy Komisia rozlišovala medzi makroekonomickými a mikroekonomickými ukazovateľmi ujmy. Komisia vyhodnotila makroekonomické ukazovatele na základe údajov z vyplneného makroekonomického dotazníka. Údaje sa týkali všetkých výrobcov z Únie. Komisia vyhodnotila mikroekonomické ukazovatele na základe údajov z vyplnených dotazníkov od výrobcov z Únie zaradených do vzorky. Údaje sa týkali výrobcov z Únie zaradených do vzorky. Konštatovalo sa, že z hľadiska hospodárskej situácie výrobného odvetvia Únie sú obidva súbory týchto údajov reprezentatívne.

(95) Makroekonomické ukazovatele sú: výroba, výrobná kapacita, využitie kapacity, objem predaja, podiel na trhu, rast, zamestnanosť, produktivita, veľkosť dumpingového rozpätia a zotavenie z minulého dumpingu.

(96) Mikroekonomické ukazovatele sú: priemerné ceny za kus, náklady na kus, náklady práce, zásoby, ziskovosť, peňažný tok, investície, návratnosť investícií a schopnosť získavať kapitál.

4.4.2. *Makroekonomické ukazovatele*

4.4.2.1. Výroba, výrobná kapacita a využitie kapacity

(97) Celková výroba, výrobná kapacita a využitie kapacity v Únii sa v posudzovanom období vyvíjali takto:

Tabuľka 4

Výroba, výrobná kapacita a využitie kapacity

	2018	2019	2020	Obdobie prešetrovania
Objem výroby (v tis. kusov)	59 182	57 097	44 718	48 752
Index (2018 = 100)	*100*	*96*	*76*	*82*
Výrobná kapacita (v tis. kusov)	62 614	62 475	61 619	61 294
Index (2018 = 100)	*100*	*100*	*98*	*98*

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

Zdroj: EUWA a výrobcovia z Únie zaradení do vzorky

(98) Výrobná kapacita výrobného odvetvia Únie sa za posudzované obdobie celkovo znížila o 18 %. Od roku 2018 do roku 2019 sa mierne znížila o 4 %. V dôsledku pandémie COVID-19 sa výroba v roku 2020 znížila o 12,3 milióna kusov a v období prešetrovania sa opäť zvýšila o 4 milióny kusov.

(99) Zatiaľ čo výrobná kapacita výrobného odvetvia Únie poklesla o 2 %, využitie kapacity sledovalo rovnaký negatívny trend ako výroba a počas posudzovaného obdobia kleslo o 15 %.

4.4.2.2. Objem predaja a podiel na trhu

(100) Objem predaja a podiel na trhu výrobného odvetvia Únie sa počas posudzovaného obdobia vyvíjali takto:

Tabuľka 5

Objem predaja a podiel na trhu

	2018	2019	2020	Obdobie prešetrovania
Objem predaja na trhu Únie (v tis. kusov)	57 501	55 502	43 110	45 391
Index (2018 = 100)	*100*	*97*	*75*	*79*
Podiel na trhu (%)	73,8	75,2	72,4	70,6
Index (2018 = 100)	*100*	*102*	*98*	*96*

Zdroj: EUWA a výrobcovia z Únie zaradení do vzorky

(101) Množstvo predaja výrobného odvetvia Únie na trhu Únie kleslo počas posudzovaného obdobia o 21 %. Od roku 2018 do roku 2019 sa znížilo o 3 % a potom v roku 2020 kleslo o 12 miliónov kusov. Počas obdobia prešetrovania sa predaj zvýšil o 2,2 milióna kusov.

(102) Podiel výrobného odvetvia Únie na trhu sa medzi rokmi 2018 a 2019 mierne zvýšil, v roku 2020 sa znížil a počas obdobia prešetrovania ešte viac klesol.

4.4.2.3. Zamestnanosť a produktivita

(103) Zamestnanosť a produktivita sa v posudzovanom období vyvíjali takto:

Tabuľka 6

Zamestnanosť a produktivita

	2018	2019	2020	Obdobie prešetrovania
Počet zamestnancov	17 816	17 866	16 963	16 790
Index (2018 = 100)	*100*	*100*	*95*	*94*

Produktivita (v kusoch na zamestnanca)	3 322	3 196	2 636	2 904
Index (2018 = 100)	*100*	*96*	*79*	*87*

Zdroj: EUWA a výrobcovia z Únie zaradení do vzorky

(104) Zatiaľ čo sa počet zamestnancov v posudzovanom období znížil o 6 %, produktivita klesla o 13 %. Pokles produktivity je spôsobený hlavne znížením množstva výroby v posudzovanom období. Klesajúca produktivita poukazuje na zvýšenie nákladov práce na každé vyrobené hliníkové koleso.

4.4.2.4. Rast

(105) Ako sa vysvetlilo v bodoch 4.4.2.1 až 4.4.2.3, objem výroby výrobného odvetvia Únie v posudzovanom období klesol o 18 % a využitie kapacity kleslo o 16 %, čo malo za následok vyššie fixné náklady na každý vyrobený kus a nižšiu produktivitu. Celkové náklady výrobného odvetvia sa za posudzované obdobie zvýšili o 1,7 EUR/kus (+ 3,4 %). Priemerná predajná cena výrobného odvetvia Únie sa však znížila o 3,3 EUR/kus (–6,1 %).

(106) Okrem toho v období od roku 2018 do obdobia prešetrovania množstvo predaja na trhu Únie kleslo o 21 % a podiel na trhu o 5 %. Finančná výkonnosť výrobného odvetvia Únie sa teda zhoršila. Ako sa vysvetľuje v bode 4.4.3.1, odvetvie malo vyššie výrobné náklady, ktorým nedokázalo prispôsobiť svoje predajné ceny.

(107) Ohrozili sa tak perspektívy rastu výrobného odvetvia Únie.

4.4.2.5. Veľkosť dumpingového rozpätia a zotavenie z minulého dumpingu

(108) Všetky dumpingové rozpätia boli výrazne nad úrovňou *de minimis*. Vplyv veľkosti skutočných dampingových rozpätí na výrobné odvetvie Únie bol vzhľadom na objem a ceny dovozu z dotknutej krajiny podstatný.

(109) Na hliníkové kolesá sa vzťahujú antidumpingové opatrenia voči Číne, ktoré boli uložené v roku 2010 ([19]). Na základe posledného revízneho prešetrovania pred uplynutím platnosti ([20]) Komisia dospela k záveru, že výrobné odvetvie Únie už netrpí značnou ujmou, a teda sa zotavilo z minulého dumpingu. Potvrdilo sa to v rokoch 2018 a 2019 pred začiatkom dovozu z Maroka, ktorý sa následne významne zvýšil, keď sa finančná situácia výrobného odvetvia Únie výrazne zlepšila.

(110) Komisia preto potvrdila, že výrobné odvetvie Únie sa zotavilo z minulého dumpingu spôsobeného dovozom z Číny predtým, ako na trh Únie vstúpil dumpingový dovoz z Maroka.

4.4.3. *Mikroekonomické ukazovatele*

4.4.3.1. Ceny a faktory ovplyvňujúce ceny

(111) Vážený priemer jednotkových predajných cien výrobcov z Únie zaradených do vzorky účtovaných za každý kus neprepojeným zákazníkom v Únii sa v posudzovanom období vyvíjal takto:

([19]) Vykonávacie nariadenie Rady (EÚ) č. 964/2010 z 25. októbra 2010, ktorým sa ukladá konečné antidumpingové clo a s konečnou platnosťou vyberá dočasné clo uložené na dovoz určitých hliníkových kolies vozidiel s pôvodom v Čínskej ľudovej republike (Ú. v. EÚ L 282, 28.10.2010, s. 1).

([20]) Vykonávacie nariadenie (EÚ) 2017/109, odôvodnenie 169.

Tabuľka 7

Predajné ceny v Únii

	2018	2019	2020	Obdobie prešetrovania
Priemerná predajná cena za kus na trhu Únie (EUR/kus)	53,9	52,3	49,3	50,6
Index (2018 = 100)	*100*	*97*	*92*	*94*
Výrobné náklady na kus (EUR/kus)	49,9	48,2	49,3	51,6
Index (2018 = 100)	*100*	*97*	*99*	*104*

Zdroj: výrobcovia z Únie zaradení do vzorky

(112) Priemerné predajné ceny výrobného odvetvia Únie v posudzovanom období klesli o 6 %, hoci priemerné výrobné náklady sa od roku 2018 do obdobia prešetrovania zvýšili o 4 %. Výrobné odvetvie Únie nedokázalo zvýšiť predajné ceny tak, aby pokryli zvýšené výrobné náklady.

(113) Predaj podobného výrobku výrobného odvetvia Únie na trhu Únie bol založený na viacročných zmluvách so zákazníkmi výrobcu automobilov, v ktorých sa stanovili množstvá a ceny. Výrobcovia automobilov organizujú medzi dodávateľmi tvrdú hospodársku súťaž prostredníctvom postupov obstarávania a po niekoľkých kolách súťaže, počas ktorých sa výrobcovia z EÚ musia prispôsobiť okrem iného úrovni marockých výrobcov, ktorí ponúkajú nízke ceny, vyberajú dvoch dodávateľov, ktorí ponúkajú najlepšie podmienky. V dôsledku toho výrobné odvetvie Únie nemohlo preniesť tento nárast na výrobné náklady. Hoci výrobné odvetvie Únie má určitý minimálny priestor na zvýšenie predajných cien v súvislosti s rastúcimi cenami surovín počas uplatňovania ročnej zmluvy, v zásade by malo byť schopné zvýšiť svoje predajné ceny, keď rokuje o zmluvách na nasledujúci rok. Počas posudzovaného obdobia sa to však pre cenový tlak dovozu výrobnému odvetviu Únie nepodarilo. Viedlo to k zníženiu ziskovosti výrobného odvetvia Únie, ako sa vysvetlilo v bode 4.4.3.4.

4.4.3.2. Náklady práce

(114) Priemerné náklady práce jediného výrobcov z Únie zaradených do vzorky sa v posudzovanom období vyvíjali takto:

Tabuľka 8

Priemerné náklady práce na zamestnanca

	2018	2019	2020	Obdobie prešetrovania
Priemerné náklady práce na zamestnanca (EUR)	35 216	35 700	33 084	35 951
Index (2018 = 100)	*100*	*101*	*94*	*102*

Zdroj: výrobcovia z Únie zaradení do vzorky

(115) Priemerné náklady práce na zamestnanca výrobného odvetvia Únie sa počas posudzovaného obdobia mierne zvýšili o 2 %, s malým zvýšením v roku 2019 a so znížením o 6 % v roku 2020, a to hlavne z dôvodu prerušenia výroby pre pandémiu COVID-19.

4.4.3.3. Zásoby

(116) Úroveň zásob výrobcov z Únie zaradených do vzorky sa v posudzovanom období vyvíjala takto:

Tabuľka 9

Zásoby

	2018	2019	2020	Obdobie prešetrovania
Konečný stav zásob (v tis. kusov)	556	439	492	776
Index (2018 = 100)	*100*	*79*	*88*	*140*
Konečný stav zásob ako percentuálny podiel výroby (%)	0,9	0,8	1,1	1,6
Index (2018 = 100)	*100*	*89*	*122*	*177*

Zdroj: výrobcovia z Únie zaradení do vzorky

(117) Zásoby sa za posudzované obdobie zvýšili o 40 %. V roku 2019 sa znížili o 21 %, v roku 2020 o 12 % a počas obdobia prešetrovania sa opäť zvýšili o 57 %. Ako je vysvetlené v odôvodnení 113, pre odvetvie hliníkových kolies v Únii sú charakteristické viacročné rámcové zmluvy medzi výrobcami a zákazníkmi, v ktorých sa stanovujú množstvá a ceny. Tieto rámcové zmluvy sa vykonávajú prostredníctvom objednávok podľa potreby zákazníka. V dôsledku toho môže výrobné odvetvie Únie plánovať výrobu a zásoby. Zásoby preto nie sú hlavným ukazovateľom pri tomto hodnotení výkonnosti výrobného odvetvia Únie.

4.4.3.4. Ziskovosť, peňažný tok, investície, návratnosť investícií a schopnosť získať kapitál

(118) Ziskovosť, peňažný tok, investície a návratnosť investícií výrobcov z Únie zaradených do vzorky sa počas posudzovaného obdobia vyvíjali takto:

Tabuľka 10

Ziskovosť, peňažný tok, investície a návratnosť investícií

	2018	2019	2020	Obdobie prešetrovania
Ziskovosť predaja v Únii neprepojeným zákazníkom (v % z obratu z predaja)	7,5	8,2	0,4	– 1,6
Index (2018 = 100)	*100*	*109*	*5*	*– 21*
Peňažný tok (v tis. EUR)	81 153	82 495	31 805	22 956
Index (2018 = 100)	*100*	*102*	*39*	*28*
Investície (v tis. EUR)	37 788	30 757	19 848	21 845
Index (2018 = 100)	*100*	*81*	*53*	*58*
Návratnosť investícií	12,0	9,1	0,3	– 0,5
Index (2018 = 100)	*100*	*76*	*3*	*– 4*

Zdroj: výrobcovia z Únie zaradení do vzorky

(119) Komisia stanovila ziskovosť výrobcov z Únie zaradených do vzorky tak, že vyjadrila čistý zisk pred zdanením z predaja podobného výrobku neprepojeným zákazníkom v Únii ako percentuálny podiel obratu z tohto predaja.

(120) Ziskovosť výrobného odvetvia Únie sa v rokoch 2018 – 2019 zvýšila zo 7,5 % na 8,2 %, ale potom od roku 2020 do obdobia prešetrovania rapídne klesla a boli zaznamenané straty (–1,6 %). Výrobné odvetvie Únie nedokázalo zvýšiť svoje predajné ceny tak, aby sa pokrylo zvýšenie výrobných nákladov, a stalo sa tak stratovým.

(121) Čistý peňažný tok predstavuje schopnosť výrobcov z Únie financovať svoju činnosť z vlastných zdrojov. Trend čistého peňažného toku mal klesajúcu tendenciu s výrazným poklesom o 72 % počas posudzovaného obdobia. Pre výrobné odvetvie Únie preto bolo problematické financovať svoju činnosť z vlastných zdrojov, čo je ďalším ukazovateľom zhoršenia jeho finančnej situácie.

(122) Návratnosť investícií je zisk vyjadrený ako percentuálny podiel z čistej účtovnej hodnoty investícií. Sledovala podobný klesajúci trend ako ziskovosť a čistý peňažný tok. Návratnosť investícií výrazne sa od roku 2018 do obdobia prešetrovania znížila a v období prešetrovania klesla pod nulu. Výrobné odvetvie Únie preto nebolo schopné vytvárať dostatočné zisky, ktoré by pokryli jeho investície. Výrobné odvetvie Únie totiž počas posudzovaného obdobia zachovalo svoje investície, a to najmä pre nevyhnutnosť dosiahnuť súlad s právnymi požiadavkami a pre potreby trhu, a nedokázalo dosiahnuť návratnosť týchto investícií. Negatívny vývoj návratnosti investícií počas posudzovaného obdobia ďalej naznačil, že celková finančná situácia výrobného odvetvia Únie sa do významnej miery zhoršuje.

(123) Schopnosť výrobcov z Únie zaradených do vzorky získať kapitál bola ovplyvnená zhoršením ich finančnej situácie. Značný pokles ziskovosti a čistého peňažného toku poukazoval na vážne obavy týkajúce sa stavu likvidity výrobného odvetvia Únie a jeho schopnosti získať kapitál na financovanie svojej prevádzkovej činnosti a potrebných investícií.

4.4.4. *Záver o ujme*

(124) Ekonomické ukazovatele tak na makroúrovni, ako aj mikroúrovni sa v posudzovanom období všeobecne zhoršili.

(125) Hoci výrobná kapacita výrobného odvetvia Únie zostala stabilná, využitie kapacity od roku 2018 po obdobie prešetrovania kleslo o 16 %, čo malo za následok vyššie fixné náklady na tonu hliníkových kolies. Podobne sa v posudzovanom období znížilo množstvo predaja výrobného odvetvia Únie a znížil sa aj jeho podiel na trhu.

(126) Finančná situácia výrobného odvetvia Únie sa zhoršila najmä z dôvodu zvýšených výrobných nákladov, ktoré nebolo možné pokryť zodpovedajúcim zvýšením jeho predajných cien.

(127) Priemerné predajné ceny výrobného odvetvia Únie sa počas posudzovaného obdobia znížili o 6 %, hoci sa v rovnakom období priemerné výrobné náklady zvýšili o 9 %. Cenový tlak spôsobený dumpingovým dovozom za nižšie ceny viedol od roku 2020 k stratám, ktoré sa počas obdobia prešetrovania ešte prehĺbili. Zatiaľ čo čisté investície klesli o 42 %, návratnosť investícií sa v posudzovanom období stala zápornou. Trend peňažného toku bol takisto záporný, čo ovplyvnilo schopnosť výrobného odvetvia Únie samostatne financovať svoju prevádzku. V rovnakom období sa počet zamestnancov znížil o 6 %, produktivita ale klesla o 13 %, čo viedlo k vyšším nákladom práce na výrobu jedného hliníkového kolesa.

(128) Ako už bolo uvedené, ekonomické ukazovatele ako ziskovosť, peňažný tok a návratnosť investícií sa počas posudzovaného obdobia výrazne zhoršili. Negatívne to ovplyvnilo schopnosť výrobného odvetvia Únie samostatne financovať prevádzku, potrebné investície a získavať kapitál, čo bránilo jeho rastu a dokonca ohrozilo jeho prežitie.

(129) Na základe uvedeného Komisia dospela k predbežnému záveru, že výrobné odvetvie Únie utrpelo značnú ujmu v zmysle článku 3 ods. 5 základného nariadenia.

5. **PRÍČINNÁ SÚVISLOSŤ**

(130) V súlade s článkom 3 ods. 6 základného nariadenia Komisia skúmala, či dumpingový dovoz z dotknutej krajiny spôsobil výrobnému odvetviu Únie značnú ujmu. V súlade s článkom 3 ods. 7 základného nariadenia Komisia takisto skúmala, či výrobnému odvetviu Únie mohli zároveň spôsobiť ujmu aj iné známe faktory. Komisia sa uistila, že žiadna prípadná ujma spôsobená inými faktormi ako dumpingovým dovozom z dotknutej krajiny nie je pripísaná tomuto dumpingovému dovozu. Týmito faktormi sú: dovoz z iných tretích krajín, pandémia COVID-19, vývoj výrobných nákladov, vývozná výkonnosť výrobného odvetvia Únie a vplyv viacročných zmlúv.

5.1. **Vplyv dumpingového dovozu**

5.1.1. *Množstvo a podiel dumpingového dovozu z dotknutej krajiny na trhu*

(131) Komisia preskúmala vývoj dovozu z dotknutej krajiny z hľadiska množstva a vplyv tohto dovozu na výrobné odvetvie Únie, ako sa vyžaduje v článku 3 ods. 2 základného nariadenia.

(132) Dovážané množstvá z dotknutej krajiny sa počas posudzovaného obdobia naďalej zvyšovali, a to zo 16 376 kusov v roku 2019 na 1 milión kusov v roku 2020 a na 2,5 milióna kusov v období prešetrovania. Toto výrazné zvyšovanie pokračovalo dokonca aj počas pandémie COVID-19.

(133) Podiel dovozu z Maroka na trhu sa zvýšil z 0,0 % v roku 2018 na 3,9 % v období prešetrovania. V dôsledku toho došlo k výraznému nárastu dumpingového dovozu v zmysle článku 3 ods. 3 základného nariadenia.

5.1.2. *Cena dumpingového dovozu z dotknutej krajiny a cenový efekt*

(134) Priemerná dovozná cena dovozu z Maroka sa od roku 2019 do obdobia prešetrovania zvýšila o 14 %. Toto zvýšenie je však len čiastočným odzrkadlením nárastu ceny hliníka, ktorý je hlavnou surovinou hliníkových kolies, na londýnskej burze kovov v tom istom období. Ako sa vysvetľuje v odôvodnení 90, dovoz z Maroka podhodnotil ceny výrobného odvetvia Únie o 8,0 %. V každom prípade značné dovezené množstvá za nízke ceny takisto stlačili ceny výrobného odvetvia Únie, ktoré bolo nútené znížiť svoje ceny, aby zostalo konkurencieschopné, ako sa vysvetľuje v odôvodnení 113, a to do takej miery, že ceny už nepokrývali výrobné náklady.

5.1.3. *Príčinná súvislosť medzi dumpingovým dovozom z Maroka a značnou ujmou výrobného odvetvia Únie*

(135) Zvýšené množstvá dovozu z Maroka v kombinácii s ich nízkymi priemernými predajnými cenami mali negatívny vplyv na finančnú situáciu výrobného odvetvia Únie. Okrem toho účasť marockých výrobcov na postupoch obstarávania organizovaných výrobcami automobilov stlačila celkové trhové ceny nadol. Výrobné odvetvie Únie nemohlo zvýšiť svoje predajné ceny, aby tak vyššie náklady na suroviny prenieslo na zákazníkov, pretože čelilo nekalej konkurencii dovozu dotknutého výrobku. Stratégiou výrobného odvetvia Únie bolo udržať objemy výroby a podiel na trhu s cieľom pokryť fixné náklady na úkor jeho ziskovosti. V zmysle článku 3 ods. 3 základného nariadenia teda dovoz z Maroka za nízke ceny bránil tomu, aby výrobné odvetvie Únie zvýšilo ceny, a spôsobil tak stlačenie cien.

(136) Vzhľadom na uvedené úvahy Komisia predbežne stanovila, že značná ujma, ktorú utrpelo výrobné odvetvie Únie, bola zapríčinená dumpingovým dovozom z dotknutej krajiny v zmysle článku 3 ods. 6 základného nariadenia.

5.2. **Vplyv ostatných faktorov**

5.2.1. *Dovoz z tretích krajín*

(137) Dovoz z iných tretích krajín sa z hľadiska množstva v posudzovanom období vyvíjalo takto:

Tabuľka 11

Dovoz z tretích krajín

Krajina		2018	2019	2020	Obdobie prešetrovania
Turecko	Množstvo (v tis. kusov)	7 983	7 632	7 010	8 364
	Index (2018 = 100)	*100*	*96*	*88*	*105*
	Podiel na trhu (%)	10,3	10,3	11,8	13,0
	Index (2018 = 100)	*100*	*101*	*115*	*126*
	Priemerná cena (EUR/kus)	53,6	51,9	49,7	51,1
	Index (2018 = 100)	*100*	*97*	*93*	*95*
Čína	Množstvo (v tis. kusov)	3 734	3 493	2 230	2 205
	Index (2018 = 100)	*100*	*94*	*60*	*59*
	Podiel na trhu (%)	4,8	4,7	3,7	3,4
	Index (2018 = 100)	*100*	*98*	*77*	*71*
	Priemerná cena (EUR/kus)	50,1	50,3	49,3	53,9
	Index (2018 = 100)	*100*	*100*	*98*	*108*
Thajsko	Množstvo (v tis. kusov)	2 228	1 911	1 527	1 487
	Index (2018 = 100)	*100*	*86*	*69*	*67*
	Podiel na trhu (%)	2,9	2,6	2,6	2,3
	Index (2018 = 100)	*100*	*90*	*90*	*79*
	Priemerná cena (EUR/kus)	52,3	50,8	49,0	50,3
	Index (2018 = 100)	*100*	*97*	*94*	*96*
Južná Kórea	Množstvo (v tis. kusov)	1 813	1 577	1 460	1 065
	Index (2018 = 100)	*100*	*87*	*81*	*59*
	Podiel na trhu (%)	2,3	2,1	2,5	1,7
	Index (2018 = 100)	*100*	*91*	*109*	*74*
	Priemerná cena (EUR/kus)	52,2	52,9	50,9	53,5
	Index (2018 = 100)	*100*	*101*	*97*	*102*
Ostatné tretie krajiny	Množstvo (v tis. kusov)	4 612	3 663	3 151	3 279
	Index (2018 = 100)	*100*	*79*	*68*	*71*
	Podiel na trhu (%)	5,9	5,0	5,3	5,1
	Index (2018 = 100)	*100*	*85*	*90*	*86*

	Priemerná cena (EUR/kus)	69,1	74,9	71,1	75,9
	Index (2018 = 100)	*100*	*108*	*103*	*110*
Všetky tretie krajiny okrem Maroka spolu	Množstvo (v tis. kusov)	20 372	18 278	15 380	16 402
	Index (2018 = 100)	*100*	*90*	*75*	*81*
	Podiel na trhu (%)	26,2	24,8	25,8	25,5
	Index (2018 = 100)	*100*	*95*	*98*	*97*
	Priemerná cena (EUR/kus)	56,2	56,1	54,1	56,5
	Index (2018 = 100)	*100*	*100*	*96*	*101*

Zdroj: databáza Eurostatu Comext

(138) V roku 2018 predstavovali množstvá dovezené z iných tretích krajín 26,2 % podiel na trhu a v období prešetrovania 25,5 %. Množstvo tohto dovozu v priebehu posudzovaného obdobia kleslo o 19 % a jeho podiel na trhu sledoval čiastočne rovnaký vývoj, pričom klesol o 3 %. Priemerná dovozná cena v prípade tohto dovozu narástla o 1 % a bola vyššia v porovnaní s priemernou cenou výrobného odvetvia Únie (+ 12 %) a výrazne vyššia ako priemerná dovozná cena z dotknutej krajiny (+ 26 %). Jediná krajina, ktorá zvýšila svoj podiel na trhu v posudzovanom období, a to z 10,3 % na 13,0 %, bolo Turecko. Turecké priemerné ceny boli však mierne vyššie v porovnaní s cenami výrobného odvetvia Únie (+ 1,0 %) a výrazne vyššie v porovnaní s dovoznými cenami z dotknutej krajiny (+ 14 %).

(139) Komisia preto dospela k predbežnému záveru, že dovoz z iných tretích krajín neprispel k ujme, ktorú utrpelo výrobné odvetvie Únie.

5.2.2. *Pandémia COVID-19*

(140) V roku 2020 klesla výroba v automobilovom priemysle približne o 4,2 milióna vozidiel v dôsledku pandémie COVID-19, čo malo priamy vplyv na dodávateľov v predchádzajúcom článku výrobného/distribučného reťazca. Z tohto dôvodu v roku 2020 predaj hliníkových kolies klesol v porovnaní s rokom 2019 o 14 miliónov. Pokles výroby bol osobitne významný v druhom štvrťroku 2020, trh sa však v nasledujúcich mesiacoch opäť oživil. Trh zaznamenal nárast o 5 miliónov kolies: zo 60 miliónov v roku 2020 na 65 miliónov počas obdobia prešetrovania. Spotreba sa však nedostala späť na úroveň z roku 2019, najmä z dôvodu nedostatku polovodičov, ktoré výrobcovia automobilov používajú. Zvýšenie dopytu v období prešetrovania neprinieslo prospech výrobnému odvetviu Únie, ale najmä marockému dovozu (2,6 milióna dovezených kusov v období prešetrovania a 4 % podiel na trhu). Marocký dovoz okrem získania predajných množstiev vyvíjal tlak na znižovanie cien a bránil výrobcom z Únie preniesť zvýšenie svojich nákladov na zákazníkov, čo viedlo k podstatne nižším obratom a ešte väčším stratám v porovnaní s rokom 2020.

(141) V tejto súvislosti mala pandémia COVID-19 skutočne nepriaznivý vplyv na výrobné odvetvie Únie, najmä v roku 2020, keď boli výrobné lokality výrobného odvetvia Únie dočasne zatvorené. Keď sa však trh po skončení pandémie COVID-19 opäť oživil, výrobné odvetvie Únie z toho nemalo prospech z dôvodu nárastu dovozu za dumpingové ceny z dotknutej krajiny.

(142) Komisia preto dospela k predbežnému záveru, že pandémia COVID-19 neoslabila príčinnú súvislosť medzi dumpingovým dovozom z dotknutej krajiny a značnou ujmou spôsobenou výrobnému odvetviu Únie.

5.2.3. *Vývozná výkonnosť výrobného odvetvia Únie*

(143) Vývoz výrobcov z Únie zaradených do vzorky sa z hľadiska množstva v posudzovanom období vyvíjal takto:

Tabuľka 12

Vývozná výkonnosť výrobcov z Únie zaradených do vzorky

	2018	2019	2020	Obdobie prešetrovania
Vyvezené množstvo (v tis. kusov)	3 454	2 892	2 138	2 719
Index (2018 = 100)	*100*	*84*	*62*	*79*
Priemerná cena (EUR/kus)	67,3	68,7	60,6	66,5
Index (2018 = 100)	*100*	*102*	*90*	*99*

Zdroj: združenie EUWA, pokiaľ ide o vyvezené množstvo, a priemerná cena z overených vyplnených dotazníkov

(144) Predaj na vývoz neprepojeným zákazníkom v období prešetrovania predstavoval 5,6 % celkovej výroby výrobného odvetvia Únie. Počas posudzovaného obdobia množstvo vývozu kolísalo – najprv sa v rokoch 2018 až 2020 znížilo o 38 % a potom sa v období prešetrovania zvýšilo. Celkovo predaj na vývoz v posudzovanom období poklesol o 21 %. Vývozná cena za kus bola výrazne vyššia ako ceny v Únii počas posudzovaného obdobia.

(145) V období prešetrovania predalo výrobné odvetvie Únie vyše 95 % svojej výroby na trhu Únie. Komisia preto dospela k predbežnému záveru, že hoci pokles vývoznej výkonnosti mohol prispieť k ujme, ktorú výrobné odvetvie Únie utrpelo, vzhľadom na vysoký podiel predaja v Únii v porovnaní s predajom na vývoz tento vývoj neoslabil príčinnú súvislosť medzi dumpingovým dovozom z dotknutej krajiny a ujmou spôsobenou výrobnému odvetviu Únie.

5.2.4. *Vplyv viacročných zmlúv a vývoj výrobných nákladov*

(146) Predaj podobného výrobku výrobného odvetvia Únie na trhu Únie bol založený na viacročných zmluvách so zákazníkmi výrobcu automobilov, v ktorých sa stanovujú ceny na celý čas výroby určitého druhu automobilu. Výrobné odvetvie Únie má určitý minimálny priestor na zvýšenie predajných cien v súvislosti s rastúcimi cenami surovín počas uplatňovania ročnej zmluvy. V zásade by však malo byť schopné zvýšiť svoje predajné ceny, keď rokuje o zmluvách na nasledujúci rok. Ako už bolo vysvetlené v bode 4.4.3.1, hoci sa priemerné výrobné náklady výrobného odvetvia Únie od roku 2018 do obdobia prešetrovania zvýšili o 9 %, priemerná predajná cena výrobného odvetvia Únie na trhu Únie zostala stabilná.

(147) Ako sa uvádza v tabuľke 7, v rokoch 2018 a 2019, keď dovoz z Maroka neexistoval, výrobné odvetvie Únie nemalo napriek ročným zmluvám ťažkosti predávať za ceny, ktoré pokrývali jeho výrobné náklady. Keď však v roku 2020 začal prichádzať dovoz a potom v období prešetrovania výrazne narástol, výrobné odvetvie Únie z dôvodu tlaku na ceny už nedokázalo vo svojich nových ročných zmluvách prispôsobiť svoje predajné ceny tak, aby pokrývali narastajúce výrobné náklady. Následkom toho výrobné odvetvie Únie dosiahlo v roku 2020 len veľmi nízke zisky a počas obdobia prešetrovania sa stalo stratovým.

(148) Nezdá sa preto, že by časový posun medzi zvýšením nákladov na suroviny a zvýšením predajných cien splatných podľa ročných zmlúv bránil výrobnému odvetviu Únie prispôsobiť svoje predajné ceny zvyšujúcim sa výrobným nákladom počas posudzovaného obdobia. Komisia preto dospela k predbežnému záveru, že stanovenie predajných cien v ročných zmluvách neoslabilo príčinnú súvislosť medzi dumpingovým dovozom a zistenou ujmou.

5.2.5. *Spotreba*

(149) Používatelia tvrdili, že ujmu výrobnému odvetviu Únie spôsobil pokles dopytu na trhu Únie s hliníkovými kolesami.

(150) Ako už bolo uvedené v odôvodnení 139, spotreba v Únii klesla v posudzovanom období o 13 miliónov kusov, t. j. o 17 %. Údaje o predaji v Únii odrážali trend spotreby v Únii. Keď však spotreba v období prešetrovania opäť vzrástla a v porovnaní s rokom 2020 sa zvýšila o 8 %, výrobné odvetvie Únie z toho nemohlo mať prospech z dôvodu dovozu z Maroka. Podiel výrobného odvetvia Únie na trhu sa totiž znížil o 2,9 percentuálneho bodu zo 71,7 % v roku 2020 na 68,8 % v období prešetrovania, zatiaľ čo podiel dovozu z Maroka na trhu sa zvýšil o 129 % z 1,7 % v roku 2020 na 3,9 % v období prešetrovania. Príčinou ujmy výrobného odvetvia Únie bolo preto skôr stlačenie cien spôsobené dumpingovými dovozmi za nízke ceny, a nie strata objemov v dôsledku poklesu spotreby.

(151) Komisia preto dospela k predbežnému záveru, že pokles dopytu na trhu o 17 % nemožno považovať za príčinu ujmy, ktorá by oslabovala príčinnú súvislosť medzi dumpingovým dovozom a zistenou ujmou.

5.3. **Záver o príčinnej súvislosti**

(152) Zhoršovanie finančnej situácie výrobného odvetvia Únie sa časovo zhodovalo s rastúcimi objemami dovozu hliníkových kolies z dotknutej krajiny, ktorý sa uskutočňoval za dumpingové ceny.

(153) Komisia rozlíšila a oddelila účinky všetkých známych faktorov na situáciu výrobného odvetvia Únie od účinkov dumpingového dovozu spôsobujúcich ujmu. Zohľadnil sa účinok dovozu z iných tretích krajín, účinok pandémie COVID-19 a zníženého dopytu, účinok vývoja výrobných nákladov, vývoznej výkonnosti výrobného odvetvia Únie a viacročných zmlúv.

(154) Vzhľadom na uvedené skutočnosti Komisia dospela k predbežnému záveru, že dumpingový dovoz z dotknutej krajiny spôsobil výrobnému odvetviu Únie značnú ujmu a že iné faktory, jednotlivo alebo spoločne, neoslabili príčinnú súvislosť medzi dumpingovým dovozom a značnou ujmou.

6. **ÚROVEŇ OPATRENÍ**

(155) Na stanovenie úrovne opatrení Komisia preskúmala, či by clo nižšie než dumpingové rozpätie stačilo na odstránenie ujmy, ktorú dumpingový dovoz spôsobil výrobnému odvetviu Únie.

6.1. **Rozpätie ujmy**

(156) Ujma by sa odstránila, keby výrobné odvetvie Únie dokázalo dosiahnuť cieľový zisk predajom za cieľovú cenu v zmysle článku 7 ods. 2c a 2d základného nariadenia.

(157) V súlade s článkom 7 ods. 2c základného nariadenia Komisia pri určovaní cieľového zisku zohľadnila tieto faktory: úroveň ziskovosti pred nárastom dovozu z dotknutej krajiny, úroveň ziskovosti potrebnej na pokrytie celkových nákladov a investícií, výskum a vývoj a inováciu, ako aj úroveň ziskovosti, ktorá sa očakáva za bežných podmienok hospodárskej súťaže. Takéto ziskové rozpätie by nemalo byť nižšie ako 6 %.

(158) Ako prvý krok Komisia stanovila základný zisk pokrývajúci všetky náklady za bežných podmienok hospodárskej súťaže. Komisia použila zisky, ktoré výrobcovia z Únie zaradení do vzorky dosahovali predtým, ako vzrástol nekalý dovoz z Maroka a začal spôsobovať ujmu výrobnému odvetviu Únie. Toto ziskové rozpätie sa stanovilo na 7,9 %, čo zodpovedá priemernému zisku, ktorý výrobné odvetvie Únie dosiahlo v rokoch 2018 – 2019.

(159) Výrobné odvetvie Únie poskytlo dôkazy o tom, že jeho úroveň investícií, výskumu a vývoja a inovácií počas posudzovaného obdobia by bola za bežných podmienok hospodárskej súťaže vyššia. Tvrdenia výrobného odvetvia Únie sa skutočne ukázali opodstatnené. Komisia s cieľom zohľadniť to v cieľovom zisku vypočítala rozdiel medzi výdavkami na investície, výskum, vývoj a inovácie za bežných podmienok hospodárskej súťaže, ako ich uviedlo výrobné odvetvie Únie a overila Komisia, a skutočnými výdavkami na investície, výskum, vývoj a inovácie v posudzovanom období. Tento rozdiel, vyjadrený ako percentuálny podiel obratu, bol 0,4 %.

(160) Percentuálny podiel obratu 0,4 % sa pripočítal k základnému zisku 7,9 % uvedenému v odôvodnení 158, čo viedlo k cieľovému zisku 8,3 %.

(161) Komisia v súlade s článkom 7 ods. 2d základného nariadenia ako posledný krok posúdila budúce náklady vyplývajúce z mnohostranných environmentálnych dohôd a protokolov k nim, ktorých je Únia zmluvnou stranou, a z dohovorov MOP uvedených v prílohe Ia, ktoré výrobnému odvetviu Únie vzniknú v období uplatňovania opatrenia podľa článku 11 ods. 2 Na základe dostupných dôkazov Komisia stanovila dodatočné náklady na 0,5 EUR/kus. Tieto dodatočné náklady sa pripočítali k cene nespôsobujúcej ujmu, ktorá je uvedená v predchádzajúcom odôvodnení.

(162) Komisia na tomto základe vypočítala váženú priemernú cenu podobného výrobku výrobného odvetvia Únie nespôsobujúcu ujmu na úrovni 55,9 EUR/kus, a to tak, že na výrobné náklady výrobcov z Únie zaradených do vzorky počas obdobia prešetrovania uplatnila uvedené ziskové rozpätie a potom pripočítala úpravy podľa článku 7 ods. 2d podľa jednotlivých druhov výrobku.

(163) Komisia potom určila úroveň rozpätia ujmy na základe porovnania váženej priemernej dovoznej ceny spolupracujúcich vyvážajúcich výrobcov v Maroku zaradených do vzorky, stanovenej na účely výpočtov cenového podhodnotenia, s váženou priemernou cenou nespôsobujúcou ujmu za podobný výrobok, ktorý v období prešetrovania predávali výrobcovia z Únie zaradení do vzorky na trhu Únie. Všetky rozdiely vyplývajúce z tohto porovnania boli vyjadrené ako percentuálny podiel váženého priemeru hodnoty CIF dovozu.

(164) Úroveň odstránenia ujmy v prípade „všetkých ostatných spoločností“ sa vymedzuje rovnako ako dumpingové rozpätie pre tieto spoločnosti (pozri odôvodnenie 73).

Krajina	Spoločnosť	Dumpingové rozpätie (%)	Rozpätie ujmy (%)
Maroko	Hands	8,0	44,0
	Všetky ostatné spoločnosti	16,5	51,6

7. **ZÁUJEM ÚNIE**

7.1. **Záujem výrobného odvetvia Únie**

(165) Antidumpingové opatrenia budú mať kladný vplyv na výrobcov z Únie, keďže opatrenia umožnia výrobnému odvetviu Únie prispôsobiť svoje predajné ceny tak, aby pokryli zvýšené výrobné náklady. Výrobné odvetvie Únie by sa tak vrátilo do udržateľnej situácie, ktorá mu umožní uskutočniť budúce investície, najmä na splnenie environmentálnych a sociálnych požiadaviek.

(166) V prípade neexistencie opatrení bude výrobné odvetvie Únie ďalej trpieť značnou ujmou a očakáva sa, že jeho finančná situácia, najmä pokiaľ ide o ziskovosť, návratnosť investícií a peňažný tok, sa bude ďalej zhoršovať, a to najmä vzhľadom na nárast dumpingového dovozu z dotknutej krajiny, ktorý pokračoval aj po období prešetrovania, čo ohrozí jeho životaschopnosť.

7.2. **Záujem neprepojených dovozcov a používateľov**

(167) Pri začatí prešetrovania boli kontaktovaní dovozcovia. Žiaden z nich však pri prešetrovaní nespolupracoval.

(168) Pokiaľ ide o používateľov, spolupracovali dvaja výrobcovia automobilov a ich združenie, t. j. výrobcovia automobilov (ďalej len „ACEA“).

(169) Výrobcovia automobilov sú zákazníkmi výrobného odvetvia Únie pre hliníkové kolesá. Približne 70 % svojich potrieb hliníkových kolies už pokrývajú dodávkami od výrobného odvetvia Únie. Dovoz z dotknutej krajiny dosahoval v období prešetrovania na trhu Únie 3,9 % podiel na trhu a dovoz z iných tretích krajín predstavoval 25,5 % podiel na trhu pri vyšších cenových úrovniach, než malo výrobné odvetvie Únie. Z tohto dôvodu majú výrobcovia automobilov okrem výrobného odvetvia Únie a Maroka aj iné zdroje dodávok. Potvrdil to aj fakt, že nákup hliníkových kolies z Maroka predstavoval počas obdobia prešetrovania približne 30 % celkového nákupu hliníkových kolies dvoch používateľov. Okrem toho na základe údajov o týchto dvoch používateľoch, ktorí poskytli vyplnené dotazníky, hliníkové kolesá predstavovali približne 0,5 % ich výrobných nákladov. Z tohto dôvodu Komisia predbežne dospela k záveru, že vplyv opatrení na hliníkové kolesá je pre výrobcov automobilov obmedzený.

(170) Združenie ACEA tvrdilo, že dovoz z Maroka riešil strategické potreby výrobcov automobilov z Únie, ktoré výrobcovia hliníkových kolies z Únie nedokázali uspokojiť, pretože odmietli zvýšiť svoje výrobné kapacity. Výrobcovia automobilov preto nemajú na výber a musia svoje dodávky diverzifikovať, a to aj využívaním rôznych zdrojov dovozu.

(171) Ako sa uvádza v odôvodnení 40, výrobné odvetvie Únie vyrábajúce hliníkové kolesá je dodávateľom pre výrobcov automobilov a ich činnosť závisí od postupov obstarávania riadených týmito veľkými spoločnosťami. Vymenovanie dodávateľov hliníkových kolies, a teda stanovenie skutočných dodávok, prebieha niekoľko rokov pred výrobou automobilov, čo by malo výrobnému odvetviu hliníkových kolies poskytovať čas na prispôsobenie svojej priemyselnej výroby. V prípade potreby by výrobné odvetvie Únie vyrábajúce hliníkové kolesá dokázalo zvýšiť svoju kapacitu v relatívne krátkom čase, pretože požadovaná investícia sa netýka pecí ani lakovacích kabín, ale len odlievacích strojov, ktorých inštalácia je jednoduchá. Ak teda výrobcovia hliníkových kolies z Únie neinvestovali do dodatočnej výrobnej kapacity, bolo to skôr z dôvodu nedostatočného množstva budúcich zmlúv s výrobcami automobilov. Výrobné odvetvie Únie teda nemalo dostatočnú motiváciu na investovanie do dodatočných kapacít, pretože neexistoval predpoklad zvýšenia dopytu po ich výrobe. Okrem toho spotreba v Únii predstavovala v období prešetrovania 64,31 milióna kusov. Celková kapacita výrobného odvetvia Únie bola 61,29 milióna kusov, pričom celková výroba v Únii bola v období prešetrovania na úrovni 48,75 milióna kusov a vývoz výrobného odvetvia Únie predstavoval 2,71 milióna kusov. Z tohto dôvodu má už výrobné odvetvie Únie dostatočnú výrobnú kapacitu na pokrytie celkového dopytu po hliníkových kolesách v Únii. Toto tvrdenie bolo preto zamietnuté.

(172) Združenie ACEA tvrdilo, že výrobné odvetvie Únie vyrábajúce hliníkové kolesá nesplnilo požiadavky na voľnú kapacitu stanovené výrobcami automobilov (výrobné odvetvie Únie vykázalo vysokú úroveň využitia kapacity nad 95 %) a donútilo výrobcov automobilov diverzifikovať svoje zdroje, a to najmä dovozom z Maroka.

(173) Komisia poznamenala, že neboli poskytnuté žiadne dôkazy preukazujúce, že výrobné odvetvie Únie vyrábajúce hliníkové kolesá prehralo v postupoch obstarávania z dôvodu problémov týkajúcich sa výrobnej kapacity alebo že výrobné odvetvie Únie vyrábajúce hliníkové kolesá nedokázalo dodať hliníkové kolesá výrobcom automobilov, ktorí na ne zadali obchodné objednávky. Okrem toho zistené využitie kapacity bolo v období prešetrovania 80 %. Tvrdenie sa preto zamietlo.

(174) Združenie ACEA tvrdilo, že účinky pandémie COVID-19 narušili dodávateľské reťazce a výrobcovia automobilov boli pandémiou COVID-19 zasiahnutí v plnej miere s celkovou stratou vo výške 4,2 milióna vozidiel, čo predstavovalo 22,9 % výroby v Únii v roku 2019. Ziskovosť výrobcov automobilov sa znížila. Podobne sa to dotklo dodávateľov automobilových komponentov.

(175) Komisia poznamenala, že väčšina výrobcov automobilov vykázala za finančný rok 2021 zisk, ktorý prekročil zvyčajný percentuálny podiel vykázaný za predchádzajúce roky ([21]).

(176) V spise sa nenachádzajú žiadne ďalšie informácie, z ktorých by vyplývalo, že opatrenia budú mať na používateľov významný negatívny vplyv, ktorý by prevážil pozitívny vplyv opatrení na výrobné odvetvie Únie.

([21]) Záznam do spisu týkajúci sa výročných správ za rok 2021, ktoré uverejnili niektorí výrobcovia automobilov.

7.3. **Záver o záujme Únie**

(177) Na základe uvedených skutočností Komisia dospela k predbežnému záveru, že v tejto fáze prešetrovania neexistujú žiadne presvedčivé dôvody domnievať sa, že uloženie opatrení na dovoz hliníkových kolies s pôvodom v Maroku nie je v záujme Únie.

8. **PREDBEŽNÉ ANTIDUMPINGOVÉ OPATRENIA**

(178) Na základe záverov, ku ktorým Komisia dospela v súvislosti s dumpingom, ujmou, príčinnou súvislosťou, úrovňou opatrení a so záujmom Únie, by sa mali uložiť predbežné opatrenia, aby sa predišlo ďalšej ujme, ktorú výrobnému odvetviu Únie spôsobuje dumpingový dovoz.

(179) Na základe uvedeného by mali byť sadzby predbežného antidumpingového cla vyjadrené ako cena CIF na hranici Únie, clo nezaplatené, takéto:

Krajina	Spoločnosť	Predbežné antidumpingové clo
Maroko	HANDS 8 S.A.	8,0 %
	Všetky ostatné spoločnosti	16,5 %

(180) Individuálna antidumpingová colná sadzba pre jednotlivé spoločnosti vymedzené v tomto nariadení sa stanovila na základe zistení v rámci tohto prešetrovania. Odzrkadľuje preto situáciu zistenú počas tohto prešetrovania, pokiaľ ide o túto spoločnosť. Táto colná sadzba je teda uplatniteľná výlučne na dovoz dotknutého výrobku s pôvodom v dotknutej krajine, ktorý vyrába uvedená právnická osoba. Na dovoz dotknutého výrobku vyrobeného akoukoľvek inou spoločnosťou, ktorá nie je osobitne uvedená v normatívnej časti tohto nariadenia, vrátane subjektov prepojených s daným osobitne uvedeným subjektom by sa mala uplatňovať sadzba cla vzťahujúca sa na „všetky ostatné spoločnosti“. Nemala by sa na ne uplatňovať žiadna individuálna antidumpingová colná sadzba.

(181) S cieľom zabezpečiť riadne presadzovanie antidumpingových ciel by sa antidumpingové clo pre všetky ostatné spoločnosti nemalo vzťahovať iba na vyvážajúcich výrobcov, ktorí pri tomto prešetrovaní nespolupracovali, ale aj na výrobcov, ktorí počas obdobia prešetrovania nevyvážali do Únie.

(182) S cieľom minimalizovať riziko obchádzania vzhľadom na rozdiel v colných sadzbách je potrebné prijať osobitné opatrenia, ktorými sa zabezpečí uplatňovanie individuálnych antidumpingových ciel. Spoločnosti, na ktoré sa vzťahujú individuálne antidumpingové clá, musia colným orgánom členských štátov predložiť platnú obchodnú faktúru. Faktúra musí spĺňať požiadavky stanovené v článku 1 ods. 3 tohto nariadenia. Na tovar, ktorý sa dovezie bez takejto faktúry, by sa malo vzťahovať antidumpingové clo uplatňované na „všetky ostatné spoločnosti“.

(183) Hoci je predloženie tejto faktúry nevyhnutné na to, aby colné orgány členských štátov mohli na dovoz uplatňovať individuálne sadzby antidumpingového cla, nejde o jediný prvok, ktorý majú zohľadňovať. Colné orgány členských štátov totiž aj v prípade, že sa tovar predkladá s faktúrou spĺňajúcou všetky požiadavky stanovené v článku 1 ods. 3 tohto nariadenia, musia vykonať svoje zvyčajné kontroly a môžu si podobne ako vo všetkých ostatných prípadoch vyžiadať ďalšie doklady (prepravné doklady atď.), aby mohli overiť správnosť údajov uvedených vo vyhlásení a zabezpečiť, že následné uplatnenie nižšej colnej sadzby je odôvodnené v súlade s colnými predpismi.

(184) Ak by sa po uložení príslušných opatrení výrazne zvýšil objem vývozu jednej zo spoločností, na ktoré sa vzťahujú nižšie individuálne colné sadzby, takéto zvýšenie objemu by sa mohlo samo osebe považovať za zmenu v štruktúre obchodu v dôsledku uloženia opatrení v zmysle článku 13 ods. 1 základného nariadenia. Za takýchto okolností a za predpokladu splnenia podmienok sa môže začať prešetrovanie obchádzania opatrení. V tomto prešetrovaní sa môže okrem iného preskúmať potreba odňatia individuálnej colnej sadzby (sadzieb) a následného uloženia cla pre celú krajinu.

(185) Štatistické údaje týkajúce sa hliníkových kolies sú často vyjadrené v počte kusov. V kombinovanej nomenklatúre stanovenej v prílohe I k nariadeniu Rady (EHS) č. 2658/87 ([22]) o colnej a štatistickej nomenklatúre a o Spoločnom colnom sadzobníku však nie je vymedzená žiadna takáto doplnková jednotka pre hliníkové kolesá. Je preto nevyhnutné stanoviť, že pri dovoze dotknutého výrobku sa do vyhlásenia na prepustenie do voľného obehu musí zapísať nielen hmotnosť v kilogramoch alebo tonách, ale aj počet kusov.

9. **REGISTRÁCIA**

(186) Ako bolo uvedené v odôvodnení 3, Komisia zaviedla registráciu dovozu dotknutého výrobku. Registrácia sa zaviedla na účely prípadného retroaktívneho výberu ciel podľa článku 10 ods. 4 základného nariadenia.

(187) So zreteľom na zistenia v predbežnej fáze by sa registrácia dovozu mala ukončiť.

(188) V tejto fáze konania nebolo prijaté žiadne rozhodnutie o možnom retroaktívnom uplatňovaní antidumpingových opatrení.

10. **INFORMÁCIE V PREDBEŽNEJ FÁZE**

(189) Komisia v súlade s článkom 19a základného nariadenia informovala zainteresované strany o plánovanom uložení predbežných ciel. Tieto informácie sa sprístupnili aj širokej verejnosti na webovom sídle GR TRADE. Zainteresovaným stranám sa poskytli tri pracovné dni na predloženie pripomienok k presnosti výpočtov, o ktorých boli osobitne informované. Neboli doručené žiadne také pripomienky. Pripomienky po skorom predbežnom poskytnutí informácií v súvislosti s inými aspektmi prešetrovania, ktoré nesúvisia s presnosťou výpočtov, sa posúdia v konečnej fáze prešetrovania.

11. **ZÁVEREČNÉ USTANOVENIE**

(190) V záujme riadneho úradného postupu Komisia vyzve zainteresované strany, aby v stanovenej lehote predložili písomné pripomienky a/alebo požiadali o vypočutie Komisiou. Zainteresované strany tiež môžu požiadať o vypočutie úradníkom pre vypočutie v obchodných konaniach.

(191) Zistenia týkajúce sa uloženia predbežných ciel sú predbežné a v konečnej fáze prešetrovania ich možno zmeniť,

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

Článok 1

1. Ukladá sa predbežné antidumpingové clo na dovoz hliníkových kolies motorových vozidiel položiek 8701 až 8705, tiež s príslušenstvom a tiež s pneumatikami, v súčasnosti patriacich pod číselné znaky KN ex 8708 70 10 and ex 8708 70 50 (kódy TARIC: 8708 70 10 15, 8708 70 10 50, 8708 70 50 15 a 8708 70 50 50) a s pôvodom v Maroku.

2. Sadzby predbežného antidumpingového cla uplatniteľná na čistú frankocenu na hranici Únie pred preclením je v prípade výrobku opísaného v odseku 1 a vyrobeného ďalej uvedenými spoločnosťami takáto:

Krajina	Spoločnosť	Predbežné antidumpingové clo	Doplnkový kód TARIC
Maroko	HANDS 8 S.A.	8,0 %	C873
	Všetky ostatné spoločnosti	16,5 %	C999

([22]) Nariadenie Rady (EHS) č. 2658/87 z 23. júla 1987 o colnej a štatistickej nomenklatúre a o Spoločnom colnom sadzobníku (Ú. v. ES L 256, 7.9.1987, s. 1).

3. Uplatňovanie individuálnej colnej sadzby stanovenej pre spoločnosť uvedenú v odseku 2 je podmienené predložením platnej obchodnej faktúry colným orgánom členských štátov, ktorá musí obsahovať vyhlásenie s dátumom a podpisom pracovníka subjektu, ktorý takúto faktúru vystavil, s uvedením jeho mena a funkcie, v tomto znení: *„Ja, podpísaný(-á), potvrdzujem, že (objem) (dotknutého výrobku) predaných na vývoz do Európskej únie, na ktoré sa vzťahuje táto faktúra, vyrobila spoločnosť (názov a adresa spoločnosti) (doplnkový kód TARIC) v Maroku. Vyhlasujem, že informácie uvedené v tejto faktúre sú úplné a správne.“* Ak sa takáto faktúra nepredloží, uplatňuje sa clo uplatňované na všetky ostatné spoločnosti.

4. Prepustenie výrobku uvedeného v odseku 1 do voľného obehu v Únii je podmienené zložením zábezpeky, ktorá sa rovná výške predbežného cla.

5. Ak sa v súvislosti s výrobkom uvedeným v odseku 1 predkladá vyhlásenie na prepustenie do voľného obehu, do príslušného poľa uvedeného vyhlásenia sa musí uviesť počet kusov dovezeného výrobku bez toho, aby bola dotknutá doplnková jednotka vymedzená v kombinovanej nomenklatúre.

6. Pokiaľ nie je stanovené inak, uplatňujú sa platné ustanovenia týkajúce sa ciel.

Článok 2

1. Zainteresované strany predložia svoje písomné pripomienky k tomuto nariadeniu Komisii do 15 kalendárnych dní odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia.

2. Zainteresované strany, ktoré chcú požiadať o vypočutie Komisiou, tak musia urobiť do piatich kalendárnych dní odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia.

3. Zainteresované strany, ktoré chcú požiadať o vypočutie úradníkom pre vypočutie v obchodných konaniach, tak musia urobiť do piatich kalendárnych dní odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia. Úradník pre vypočutie preskúma žiadosti predložené po tejto lehote a ak je to vhodné, môže sa rozhodnúť, či také žiadosti prijme.

Článok 3

1. Colným orgánom sa týmto nariaďuje, aby zastavili registráciu dovozu zavedenú v súlade s článkom 1 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2022/934.

2. Získané údaje o výrobkoch, ktoré boli prepustené do colného režimu voľný obeh v EÚ najviac 90 dní pred nadobudnutím účinnosti tohto nariadenia, sa musia uchovať do nadobudnutia účinnosti prípadných konečných opatrení alebo do ukončenia tohto konania.

Článok 4

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Článok 1 sa uplatňuje počas obdobia šiestich mesiacov.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli 14. júla 2022

Za Komisiu
predsedníčka
Ursula VON DER LEYEN