PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2020/353

ze dne 3. března 2020

o uložení konečného antidumpingového cla a o konečném výběru prozatímního cla uloženého na dovoz ocelových kol pocházejících z Čínské lidové republiky

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/1036 ze dne 8. června 2016 o ochraně před dumpingovým dovozem ze zemí, které nejsou členy Evropské unie ([1]) (dále jen „základní nařízení"), a zejména na čl. 9 odst. 4 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

1. POSTUP

1.1. Zahájení řízení

(1) Dne 15. února 2019 zahájila Evropská komise (dále jen „Komise") antidumpingové šetření týkající se dovozu ocelových kol pocházejících z Čínské lidové republiky (dále jen „ČLR" nebo „dotčená země") do Unie na základě článku 5 základního nařízení. V *Úředním věstníku Evropské unie* ([2]) uveřejnila Komise příslušné oznámení (dále jen „oznámení o zahájení řízení"). Definici šetřeného výrobku objasnila Komise v oznámení, kterým se mění oznámení o zahájení řízení ([3]).

(2) Komise zahájila šetření na základě podnětu, který podalo dne 3. ledna 2019 Sdružení evropských výrobců kol (Association of European Wheel Manufacturers, EUWA) (dále jen „žadatel") jménem výrobců představujících více než 25 % celkové výroby ocelových kol v Unii. Podnět obsahoval důkazy o dumpingu a výsledné podstatné újmě, které byly dostačující pro zahájení šetření.

1.2. Celní evidence

(3) Komise nezavedla celní evidenci dovozu dotčeného výrobku podle čl. 14 odst. 5a základního nařízení, jak je vysvětleno ve 4. bodě odůvodnění prováděcího nařízení (EU) 2019/1693 ([4]) (dále jen „prozatímní nařízení"). Žádná ze stran nevznesla k tomuto bodu žádné připomínky.

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

([2]) Oznámení o zahájení antidumpingového řízení týkajícího se dovozu ocelových kol pocházejících z Čínské lidové republiky (Úř. věst. C 60, 15.2.2019, s. 19).

([3]) Oznámení, kterým se mění oznámení o zahájení antidumpingového řízení týkajícího se dovozu ocelových kol pocházejících z Čínské lidové republiky (Úř. věst. C 111, 25.3.2019, s. 52).

([4]) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/1693 ze dne 9. října 2019 o uložení prozatímního antidumpingového cla na dovoz ocelových kol pocházejících z Čínské lidové republiky (Úř. věst. L 259, 10.10.2019, s. 15).

1.3. **Prozatímní opatření**

(4) V souladu s článkem 19a základního nařízení Komise dne 19. září 2019 poskytla stranám souhrn navrhovaných cel a podrobné údaje o výpočtu dumpingového rozpětí a rozpětí dostatečného k odstranění újmy způsobené výrobnímu odvětví Unie. Zúčastněné strany dostaly tři pracovní dny na zaslání připomínek k přesnosti výpočtů. Žádné připomínky zaslány nebyly.

(5) Dne 11. října 2019 Komise svým prozatímním nařízením) uložila na dovoz ocelových kol pocházejících z Čínské lidové republiky do Unie prozatímní antidumpingové clo.

(6) Jak je uvedeno ve 23. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, šetření dumpingu a újmy se týkalo období od 1. ledna 2018 do 31. prosince 2018 (dále jen „období šetření“ nebo „OŠ“) a zkoumání trendů významných pro posouzení újmy zahrnovalo období od 1. ledna 2015 do konce období šetření (dále jen „posuzované období“).

1.4. **Následný postup**

(7) Po poskytnutí informací o nejdůležitějších skutečnostech a úvahách, na jejichž základě byla uložena prozatímní antidumpingová opatření (dále jen „poskytnutí prozatímních informací“), se žadatel, osm dovozců a/nebo dalších prodejců a dva čínští vyvážející výrobci písemně vyjádřili k prozatímním zjištěním.

(8) Dvěma stranám, které o to požádaly, byla poskytnuta možnost slyšení. Uskutečnilo se slyšení s jedním čínským vyvážejícím výrobcem. V této fázi nebylo požádáno o slyšení u úředníka pro slyšení.

(9) Komise pokračovala ve vyhledávání a ověřování všech informací, které považovala za nezbytné pro vyvození konečných zjištění. Komise při přijímání konečných zjištění zvážila připomínky zaslané zúčastněnými stranami a v náležitých případech své prozatímní závěry revidovala.

(10) Komise všechny zúčastněné strany informovala o nejdůležitějších skutečnostech a úvahách, na jejichž základě se rozhodla uložit konečné antidumpingové clo na dovoz ocelových kol pocházejících z Čínské lidové republiky do Unie (dále jen „poskytnutí konečných informací“). Všem stranám byla poskytnuta lhůta, během níž mohly k uvedeným konečným informacím zaslat připomínky.

(11) Jeden dovozce, který není ve spojení, měl dne 9. ledna 2020 slyšení u útvarů Komise. Dne 16. ledna 2020 měla slyšení za přítomnosti úředníka pro slyšení jedna skupina čínských vyvážejících výrobců; slyšení se týkalo fáze následující po poskytnutí konečných informací.

(12) Připomínky zaslané zúčastněnými stranami byly v tomto nařízení zváženy a případně zohledněny.

1.5. **Výběr vzorku**

(13) Jelikož nebyly vzneseny žádné připomínky k výběru vzorku, potvrzuje se 7. až 18. bod odůvodnění prozatímního nařízení.

1.6. **Období šetření a posuzované období**

(14) Jelikož nebyly vzneseny žádné připomínky k období šetření a posuzovanému období, potvrzuje se 23. bod odůvodnění prozatímního nařízení.

2. **DOTČENÝ VÝROBEK A OBDOBNÝ VÝROBEK**

2.1. **Tvrzení týkající se definice výrobku**

(15) Po vyhlášení prozatímního nařízení poukázalo několik stran na nejasnosti v popise kódu TARIC 8716 90 90 97, tj. v jednom z kódů, na něž se vztahují prozatímní opatření. Tyto strany požádaly Komisi, aby potvrdila, že se uvedený kód vztahuje pouze na kola k použití na pozemní komunikaci, a tudíž že se nevztahuje na kola pro kolečka (trakaře) a ruční vozíky.

(16) Komise potvrdila, že tento výklad je správný a že kola pro kolečka (trakaře) a ruční vozíky do oblasti působnosti tohoto šetření nespadají. Popis kódu TARIC Komise v zájmu zajištění jasnosti odpovídajícím způsobem upravila. Dne 29. října 2019 pak Komise zveřejnila poznámku ke spisu, ve které o této úpravě informovala všechny zúčastněné strany.

(17) Těsně před vyhlášením prozatímního nařízení požádal jeden dovozce, který není ve spojení, o vyloučení náhradních ocelových kol pro osobní automobily s odůvodněním, že nemají stejné základní technické a fyzikální vlastnosti jako všechny ostatní výrobky spadající do definice výrobku. Uvedený dovozce tvrdil, že náhradní ocelová kola se nemohou používat jako běžná kola, protože jejich rychlost je omezena na 80 km/h. Dále tvrdil, že celková výroba náhradních ocelových kol pro osobní automobily je v Unii velmi malá a pro trh s náhradními díly dokonce ani neexistuje (na rozdíl od segmentu výrobce původního zařízení nebo též segmentu „OEM“, kde jsou kola do automobilu zabudována během výrobního procesu).

(18) Komise žádost tohoto dovozce, který není ve spojení, odmítla. Omezení rychlosti nemění základní technické a fyzikální vlastnosti kola a dovozce nepředložil žádné jiné důkazy, z nichž by vyplývalo, že by taková náhradní ocelová kola měla odlišné technické a fyzikální vlastnosti než všechny ostatní výrobky spadající do definice šetřeného výrobku. Sama uvedená strana kromě toho potvrdila, že v Unii se tyto typy kol vyrábí, a tudíž s dovezenými náhradními koly z oceli soutěží. Skutečnost, že tato kola údajně nevyrábí a neprodává výrobní odvětví Unie v jednom ze dvou hlavních distribučních kanálů, není relevantní, jelikož ocelová kola na trhu s náhradními díly a ocelová kola prodávaná v rámci segmentu OEM mají stejné základní technické a fyzikální vlastnosti.

(19) Po vyhlášení prozatímního nařízení kritizovala jedna ze stran skutečnost, že to, zda ocelové kolo spadá do rozsahu šetření či nikoli, se v podnětu určuje na základě způsobu použití kola (tj. kola určená k použití na pozemní komunikaci). Místo toho strana navrhovala, aby se jako rozlišovací činitele k určení toho, zda je ocelové kolo určeno k použití na pozemní komunikaci, a zda proto spadá do rozsahu šetření, použily rychlost a zatížení. Konkrétně měla tato strana za to, že jako kola k použití na pozemní komunikaci jsou navržena a konstruována pouze kola určená k jízdě nad 50 km/h. Strana své tvrzení zopakovala i po poskytnutí konečných informací.

(20) Podle Komise toto tvrzení nezpochybňuje definici výrobku ani rozsah šetření jako takový, nýbrž spíše navrhuje alternativní způsob popisu ocelových kol. Komise však rychlost nepovažuje za relevantní činitel k vymezení definice výrobku, jak je vysvětleno v 18. bodě odůvodnění, a z toho důvodu návrh této strany odmítla.

(21) Jeden vyvážející výrobce si stěžoval, že prozatímní nařízení neobsahuje technické definice vyloučených výrobků ani postupy pro potvrzení ze strany celních úředníků Unie a útvarů Komise, zda určité výrobky byly či nebyly z rozsahu opatření vyloučeny.

(22) Komise však potvrdila, že technické definice vyloučených výrobků a již zavedené celní postupy jsou k řádnému uplatňování a sledování stávajících antidumpingových opatření dostatečné a že se v této fázi žádné další definice nebo postupy nejeví v tomto případě jako nezbytné. Uvedené tvrzení bylo proto odmítnuto.

(23) Po vyhlášení prozatímního nařízení vznesl jeden dovozce, který není ve spojení, námitku, že ocelová kola pro zemědělská přípojná vozidla nebo návěsy, jež mají průměr ráfku 16 palců a větší (až 54 palců), by měla být z rozsahu šetření vyloučena, jelikož mají odlišné fyzikální a technické vlastnosti než ocelová kola pro přívěsy nebo návěsy nákladních vozidel a liší se v rychlosti, nosnosti a otvorech pro šrouby. Je třeba poznamenat, že v prozatímním nařízení je pro účely srozumitelnosti uvedeno, že z rozsahu opatření jsou vyloučena kola pro zemědělská přípojná vozidla a jiná tažená zemědělská zařízení, jež se používají na polích a mají průměr ráfku nejvýše 16 palců. Ačkoli toto vyloučení zúžilo rozsah šetření, nezměnilo nic na skutečnosti, že na kola určená a používaná především pro účely jízdy v terénu se definice výrobku nikdy nevztahovala, jak je vysvětleno ve 24. bodě odůvodnění.

(24) Je třeba poznamenat, že prozatímním nařízením byla z rozsahu opatření prozatímně vyloučena kola pro přívěsy a karavany tažené osobním automobilem, zemědělská přípojná vozidla a jiná tažená zemědělská zařízení, jež se používají na polích a mají průměr ráfku nejvýše 16 palců. Některé strany se domnívaly, že v důsledku toho se na kola pro zemědělská přípojná vozidla a jiná tažená zemědělská zařízení, jež se používají na polích a mají průměr ráfku větší než 16 palců, rozsah opatření vztahuje. Komise nicméně vyjasnila, že tímto vyloučením neměla v úmyslu zahrnout do rozsahu šetření určitá jiná offroadová kola. Kola určená k použití mimo veřejné komunikace byla z definice výrobku skutečně vyloučena v oznámení o zahájení řízení. To bylo rovněž záměrem žadatele. Veřejně přístupná verze podnětu skutečně specifikovala, že offroadová kola, tj. kola pro vybavení, jež není běžně určeno pro provoz na silnici, jako jsou kola pro zemědělské stroje, stroje pro přesun zeminy, těžební vybavení a průmyslová manipulační vozidla, jako jsou vysokozdvižné vozíky a jeřáby, jsou z tohoto podnětu vyloučena. Šetření neodhalilo žádné důvody pro zpochybnění tohoto vyloučení, a ocelová kola pro zemědělská přípojná vozidla nebo návěsy tudíž do rozsahu šetření zahrnuta nebyla, a sice bez ohledu na průměry jejich ráfku.

(25) Po poskytnutí konečných informací navrhlo EUWA přidat do seznamu vyloučených výrobků „kola pro použití ve stavebních strojích“. Komise považovala toto doplnění za zbytečné vzhledem k tomu, že na tato kola se definice výrobku nikdy nevztahovala. Návrh EUWA byl proto odmítnut.

(26) Po vyhlášení prozatímního nařízení jeden dovozce, který není ve spojení, namítnul, že z rozsahu šetření by měla být vyloučena některá kola pro osobní automobily určená pro zimní pneumatiky, konkrétně kola speciálně konstruovaná pro montáž na více modelech automobilů. Společnost tvrdila, že tento typ kol odmítají výrobci v Unii vyrábět a že tato kola umožňují šetrné nakládání se zdroji a představují jen malý podíl poprodejního trhu nebo trhu s náhradními díly. Strana svá tvrzení zopakovala i po poskytnutí konečných informací.

(27) Šetřením bylo zjištěno, že ocelová kola pro zimní pneumatiky (včetně těch, která lze montovat na více modelech automobilů) mají stejné základní fyzikální a technické vlastnosti jako ostatní výrobky spadající do definice šetřeného výrobku. Kolo od dovozce, který není ve spojení, je „univerzálním“ kolem pro osobní automobily, které má ve středovém otvoru adaptační kroužek. Díky tomuto prvku je možno použít jedno základní kolo pro různé průměry středového otvoru pomocí různých adaptérů pro středový otvor. Výsledek je shodný jako v případě neměnného středového otvoru. Výrobek soutěží s koly pro zimní pneumatiky vyráběnými výrobci v Unii a distribuovanými jak v rámci segmentu OEM, tak i na poprodejním trhu. Pro vyloučení tohoto typu výrobku z rozsahu šetření proto nebyl žádný základ. Komise tedy žádost tohoto dovozce, který není ve spojení, odmítla.

2.2. **Závěr**

(28) Při zohlednění všech připomínek zaslaných zúčastněnými stranami po přijetí prozatímního nařízení Komise potvrdila, že definice výrobku uvedená ve 42. bodě odůvodnění prozatímního nařízení náležitě zohledňuje rozsah šetření. Dotčený výrobek byl tedy definován jako kola z oceli určená k použití na pozemní komunikaci, též s příslušenstvím a též vybavená pneumatikami, určená pro:

— silniční tahače,

— motorová vozidla pro přepravu osob a/nebo zboží,

— motorová vozidla zvláštního určení (např. požární automobily, kropicí automobily),

— přívěsy nebo návěsy bez mechanického pohonu určené pro výše uvedená vozidla,

pocházející z Čínské lidové republiky, v současnosti kódů KN ex 8708 70 10, ex 8708 70 99 a ex 8716 90 90 (kódy TARIC 8708 70 10 80, 8708 70 10 85, 8708 70 99 20, 8708 70 99 80, 8716 90 90 95 a 8716 90 90 97) (dále jen „dotčený výrobek“).

Nejsou v něm zahrnuty následující výrobky:

— ocelová kola pro průmyslovou montáž jednonápravových malotraktorů v současnosti položky 8701 10,

— kola pro silniční čtyřkolky,

— hvězdicové středy kol odlévané v jediném kuse, z oceli,

— kola pro motorová vozidla určená specificky k použití mimo veřejné komunikace (např. kola pro zemědělské traktory, lesnické traktory, vysokozdvižné vozíky, pushback traktory, terénní vyklápěcí vozy (dampry)),

— kola pro přívěsy a karavany tažené osobním automobilem, bez mechanického pohonu, jež mají průměr nejvýše 16 palců,

— kola pro přívěsy nebo návěsy určené specificky k použití mimo veřejné komunikace (např. kola pro zemědělská přípojná vozidla a jiná tažená zemědělská zařízení používaná na polích).

3. **DUMPING**

3.1. **Předběžné poznámky**

(29) Jak je vysvětleno ve 43. až 48. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, Komise se v případě jednoho z čínských vyvážejících výrobců zařazených do vzorku rozhodla použít ustanovení článku 18 základního nařízení. Komise nebyla s to sladit auditované účty vyvážejícího výrobce a jeho zprávy o daních s jeho oznámenými údaji o prodeji na vývoz. Dospěla tudíž k závěru, že poskytnuté informace jsou nespolehlivé, v důsledku čehož je vyžadováno použití čl. 18 odst. 1 základního nařízení, aby Komise mohla dokončit své zjištění dumpingového rozpětí a rozpětí újmy pro vyvážejícího výrobce.

(30) Po poskytnutí prozatímních informací se dotčená společnost ve svém podání opětovně ohradila proti použití čl. 18 odst. 1 základního nařízení; použila při tom tytéž argumenty jako již předtím v odpovědi na jí zaslaný dopis ze dne 19. června 2019 ohledně možného použití článku 18 základního nařízení a během slyšení v prozatímní fázi šetření.

(31) Společnost dále požádala Komisi, aby k výpočtu individuálního dumpingového rozpětí a rozpětí újmy použila čl. 18 odst. 3 základního nařízení namísto čl. 18 odst. 1 téhož nařízení. Svou žádost založila na tvrzení, že spolupracovala podle svých nejlepších schopností, a požadovala proto, aby informace, které předložila, nebyly odmítnuty v celém rozsahu. Společnost také předložila alternativní metodiky k výpočtu vývozní ceny a tvrdila, že tyto alternativní metodiky by Komisi umožnily stanovit pro ni individuální dumpingové rozpětí a rozpětí újmy.

(32) Konkrétně společnost navrhla:

a) několik alternativních metod, které by umožnily ověřit její oznámené vývozní transakce na vnějších zdrojích, jako jsou údaje celních orgánů Unie nebo záznamy jejích zákazníků v Unii;

b) jako základ pro výpočet vývozní ceny použít ceny uvedené na domácích fakturách s DPH vystavených zprostředkovateli, který není ve spojení.

(33) Kromě toho tři ze šesti dovozců v Unii, kteří nejsou ve spojení a kteří od předmětné společnosti nakupují dotčený výrobek, podpořili ve svých podáních návrh použít jejich údaje o dovozu a vypočítat na tomto základě pro dotčeného čínského vyvážejícího výrobce individuální dumpingové rozpětí.

(34) Ve své odpovědi na tato podání Komise zdůraznila, že jí nebyly předloženy žádné nové skutečnosti, které by změnily základní zjištění učiněné na základě důkazů shromážděných během inspekce na místě v prostorách vyvážejícího výrobce, a sice že prodejní transakce do Unie vykázané tímto výrobcem nesouhlasí s auditovanými účty a zprávami o daních.

(35) Komise měla rovněž za to, že ustanovení čl. 18 odst. 3 základního nařízení by v tomto případě nemohlo být vyvážejícímu výrobci nápomocné, protože původně se neřešila otázka, zda informace předložené dotčenou stranou jsou či nejsou ve všech ohledech optimální, ale spíše panovala zásadní nejistota ohledně spolehlivosti záznamů a informací, které byly Komisi předloženy. Komise nemohla uvedené údaje žádným způsobem nezávisle ověřit. Neměla tedy k dispozici nezbytné důkazy, na jejichž základě by mohla dokončit výpočty dumpingového rozpětí

a rozpětí újmy vyvážejícího výrobce. Dále by žádná z navrhovaných alternativ v žádném případě nevyústila v možnost uvést vykázané údaje o prodeji a nákladech do souladu s oficiálními dokumenty ověřenými v prostorách dotčené společnosti (auditované účty a zprávy o daních). Kromě toho by žádná z navrhovaných alternativ nezajistila, aby byl Komisi poskytnut úplný seznam vývozních transakcí dotčeného vyvážejícího výrobce během období šetření. Bez úplného a ověřitelného seznamu vývozních transakcí během období šetření by tedy Komise nemohla zaručit, že by dokázala přiměřeně přesně zjistit dumpingové rozpětí nebo rozpětí újmy.

(36) Informace poskytnuté společností se proto považují za nespolehlivé, a tudíž k nim v souladu s čl. 18 odst. 1 základního nařízení ([5]) nelze přihlédnout.

(37) Po poskytnutí konečných informací zopakovala společnost své tvrzení, že její vývozní cena nezbytná pro stanovení dumpingového rozpětí a rozpětí újmy by mohla být stanovena na základě alternativních metodik vysvětlených ve 31. až 33. bodě odůvodnění. Společnost dále uvedla, že Soudní dvůr ve věci EBMA v. Giant (China) vysvětlil, že „pojem *nezbytné informace* odkazuje na informace, které mají účastníci řízení a jejichž poskytnutí od nich unijní orgány požadují, aby učinily zjištění, která jsou třeba vyvodit v rámci antidumpingového šetření“ ([6]). V tomto ohledu společnost tvrdila, že Komise nikdy nepožadovala předložení některých dodatečných údajů, které by potvrzovaly, že seznam vývozních transakcí do Unie byl úplný.

(38) Komise připomněla, že společnost již byla informována v rámci zvláštního poskytnutí prozatímních informací, že Komise neměla k dispozici údaje uvedené ve 37. bodě odůvodnění, zejména úplný a ověřitelný seznam údajů o vývozních transakcích během období šetření. Společnost nebyla schopna předložit důkazy o úplnosti údajů a Komise je stejně ani nemohla ověřit, jak již bylo vysvětleno výše. Tvrzení, že Komise nikdy nepožadovala dodatečné informace, proto není relevantní. Vzhledem ke specifickým okolnostem nemohla Komise soubor údajů o vývozních transakcích poskytnutých touto společností ověřit.

(39) Společnost dále zopakovala, že během řízení spolupracovala podle svých nejlepších schopností a s odkazem na dřívější šetření ([7]) připomněla, že obvyklým postupem Komise je použít vlastní informace dotyčné společnosti do té míry, do které to je možné.

(40) Komise připomněla, že specifické okolnosti každého šetření by měly být posuzovány individuálně. Za hlavní problém v tomto konkrétním případě Komise považuje zásadní nespolehlivost záznamů společnosti, což se – jakožto základní příčina problému – nedá napravit úpravou informací předložených společností. Jelikož nemohly být ověřeny záznamy společností, nemohla Komise ani s potřebnou mírou jistoty zjistit, zda je soubor údajů vývozních transakcí (včetně vyvezených výrobků, objemu a hodnot) přesný a úplný. V tomto ohledu Komise rovněž uvedla, že auditované účty společnosti nesouhlasí se souborem údajů o vývozních cenách poskytnutých a potvrzených z jiných pramenů, jako jsou údaje od dovozců nebo vývozní statistiky, což dále svědčí o nespolehlivosti dotčených údajů.

(41) Společnost navíc tvrdila, že se Komise dopustila nesprávného právního posouzení, když použila ustanovení článku 18 základního nařízení ke stanovení běžné hodnoty, vzhledem k tomu, že za nespolehlivé byly považovány pouze informace týkající se vývozní ceny. V tomto ohledu společnost zopakovala, že ve zprávě panelu ve věci DS 337: ES – Losos (Norsko) ([8]) se odkazuje na přílohu II antidumpingové dohody Světové obchodní organizace (WTO), podle které „by při vypracování zjištění měly být vzaty v úvahu všechny ověřitelné informace, které jsou řádně předloženy, takže mohou být bez mimořádných potíží použity při šetření, které jsou předloženy včas a případně dodané na mediu nebo v počítačovém jazyce, stanoveném úřady.“

([5]) Věc T-413/13, City Cycle Industries, ECLI:EU:T:2015:164, body 120–121.
([6]) Věc C-61/16 P, EBMA v. Giant (China), EU:C:2017:968, bod 57.
([7]) Nařízení Rady (ES) č. 950/2001 (Úř. věst. L 134, 17.5.2001, 43. a 44. bod odůvodnění).
([8]) Zpráva panelu, ES – Losos (Norsko), body odůvodnění 7.354 a 7.355.

(42) Komise vyjádřila názor, že navzdory ustanovením přílohy II antidumpingové dohody WTO nemělo stanovení běžné hodnoty v daném případě žádný účinek. Společnost předložila informace pro stanovení svého individuálního dumpingového rozpětí. Komise dospěla k závěru, že informace pro stanovení vývozní ceny, která je základním prvkem ke stanovení dumpingového rozpětí, nebyly spolehlivé, neboť je nebylo možno ověřit. Jednalo se o takové nedostatky, že nebylo možno použít žádnou z informací poskytnutých pro stanovení vývozní ceny. V tom případě by jakékoli určení běžné hodnoty bylo nepotřebné, protože bez vývozní ceny nebylo možné stanovit dumpingové rozpětí.

(43) Závěrem společnost tvrdila, že Komise porušila její právo na obhajobu, když neposkytla informace týkající se stanovení běžné hodnoty. V této souvislosti společnost rovněž požádala o slyšení u úředníka pro slyšení, které se konalo dne 16. ledna 2020.

(44) Jak je vysvětleno ve 42. bodě odůvodnění, běžná hodnota nebyla v tomto případě pro společnost stanovena. Komise proto měla za to, že nedošlo k tomu, že neposkytla informace, které měla k dispozici. Kromě toho Komise ve své odpovědi na dřívější žádost společnosti o poskytnutí informací týkající se stanovení běžné hodnoty informovala tuto společnost o všech prvcích, které by byla použila, kdyby byla běžná hodnota stanovena.

(45) Při slyšení konaném dne 16. ledna 2020 měl úředník pro slyšení za to, že Komise neporušila právo společnosti na obhajobu tím, že neposkytla informace týkající se výpočtu běžné hodnoty.

(46) Komise proto potvrdila závěry uvedené ve 43. až 48. bodě odůvodnění prozatímního nařízení a trvala na svém rozhodnutí, že se na dotčenou společnost použije ustanovení čl. 18 odst. 1 prvního pododstavce. Vzhledem k tomu, že nebylo možno ověřit prodej na vývoz společnosti, nemohla Komise stanovit přesné typy výrobku vyvezené do Unie během období šetření. Z toho důvodu a vzhledem k tomu, že tyto informace nebyly k dispozici, považovala Komise za vhodné, aby se rozpětí přidělené pro společnost rovnalo zbytkovému rozpětí. Komise dále konstatuje, že společnost může v souladu s čl. 11 odst. 8 základního nařízení požádat o vrácení vybraného cla, pokud může v budoucnu prokázat, že její údaje o vývozu jsou ověřitelné.

3.2. **Běžná hodnota**

(47) Jelikož nebyly vzneseny žádné připomínky týkající se použití čl. 2 odst. 6a písm. b) základního nařízení, volby reprezentativní země, výrobních činitelů a referenčních hodnot použitých pro výpočet nezkreslených nákladů a výpočtu běžné hodnoty, potvrdila Komise 49. až 178. bod odůvodnění prozatímního nařízení.

3.3. **Vývozní cena**

(48) Jelikož nebyly vzneseny žádné připomínky ke stanovení vývozní ceny, potvrzuje se 179. bod odůvodnění prozatímního nařízení.

3.4. **Srovnání a dumpingová rozpětí**

(49) Po vyhlášení prozatímního nařízení zpochybnil jeden dovozce v Unii, který není ve spojení, existenci dumpingu s ohledem na dotčený výrobek nebo s ohledem na ocelová kola určená pouze pro osobní automobily.

(50) Tyto připomínky byly pouhými prohlášeními bez jakéhokoli dalšího zdůvodnění a nezpochybnily prozatímní zjištění Komise týkající se běžné hodnoty, vývozní ceny a jejich srovnání. Jediný vyvážející výrobce, který zůstal ve vzorku a který skutečně obdržel informace s úplným výpočtem dumpingového rozpětí, tato zjištění a výpočty nezpochybnil. Tato společnost rovněž vyvážela ocelová kola pro osobní automobily do Unie. Značná dumpingová rozpětí byla zjištěna jak v případě ocelových kol pro osobní automobily, tak i v případě ocelových kol pro užitková vozidla.

(51) Jelikož nebyly vzneseny žádné připomínky k metodice výpočtu zbytkového dumpingového rozpětí, potvrdila Komise své závěry uvedené ve 184. a 185. bodě odůvodnění prozatímního nařízení.

(52) Dále, jelikož nebyly vzneseny žádné připomínky týkající se srovnání a dumpingových rozpětí, potvrdila Komise své závěry uvedené ve 180. až 183. bodě odůvodnění a ve 186. a 187. bodě odůvodnění prozatímního nařízení.

4. ÚJMA

4.1. Definice výrobního odvětví Unie a výroby v Unii

(53) Jelikož ohledně této části nebyly po vyhlášení prozatímního nařízení vzneseny žádné připomínky, potvrdila Komise své závěry uvedené ve 188. a 189. bodě odůvodnění uvedeného nařízení.

4.2. Trh a spotřeba v Unii

(54) Jeden vývozce, který není ve spojení, prohlásil, že Komise ve 190. bodě odůvodnění prozatímního nařízení vyvodila nesprávné závěry, a tvrdil, že kola pro osobní automobily a kola pro užitková vozidla by neměla být posuzována v rámci jediného šetření. Podle této zúčastněné strany by byl dumping významný v případě kol pro užitková vozidla, nikoli však v případě kol pro osobní automobily. Po poskytnutí konečných informací trval tentýž dovozce na tom, že kola pro osobní automobily a kola pro užitková vozidla by neměla být posuzována společně v rámci jediného šetření z toho důvodu, že kola pro osobní automobily představují méně než 1 % celkové spotřeby v Unii v kilogramech.

(55) Komise měla nicméně za to, že kola pro osobní automobily a kola pro užitková vozidla mají stejné základní fyzikální a technické vlastnosti a představují jen různé typy dotčeného výrobku. Toto šetření se tedy týkalo pouze jednoho výrobku. Případné rozdíly v rozsahu dumpingu mezi různými typy dotčeného výrobku nebyly pro posouzení rozsahu šetření, a tedy definice dotčeného výrobku, nijak relevantní. V každém případě zjistila Komise podstatný dumping u všech typů šetřených výrobků. I kdyby tedy uvedený prvek představoval relevantní skutečnost, kterou je třeba zohlednit (což není pravda), bylo toto tvrzení věcně nesprávné. Je třeba připomenout, že zjištění uvedená ve 190. až 192. bodě odůvodnění prozatímního nařízení ukazují, že výrobci v Číně i v Unii jsou podobně aktivní v oblasti kol pro osobní automobily a kol pro užitková vozidla, přičemž oba typy kol představují významný podíl na vývozu z dotčené země do Unie a na prodeji výrobního odvětví Unie. Přibližně 65 % prodeje v Unii (v kusech) připadá na kola pro osobní automobily. Dumpingový dovoz, bez ohledu na typ výrobku nebo distribuční kanály, může mít na výrobní odvětví Unie negativní dopad. Tvrzení bylo proto odmítnuto.

(56) Jelikož s ohledem na trh a spotřebu v Unii nebyly předloženy žádné další připomínky, potvrdila Komise své závěry uvedené ve 190. až 195. bodě odůvodnění prozatímního nařízení.

4.3. Dovoz z dotčené země

(57) Jelikož ohledně této části nebyly vzneseny žádné připomínky, potvrdila Komise své závěry uvedené ve 196. až 204. bodě odůvodnění prozatímního nařízení.

4.4. Hospodářská situace výrobního odvětví Unie

4.4.1. *Obecné poznámky*

(58) Jelikož nebyly vzneseny žádné připomínky, potvrdila Komise své závěry uvedené ve 205. až 209. bodě odůvodnění prozatímního nařízení.

4.4.2. *Makroekonomické ukazatele*

(59) Jelikož nebyly vzneseny žádné připomínky k makroekonomickým ukazatelům, potvrdila Komise své závěry uvedené ve 210. až 218. bodě odůvodnění prozatímního nařízení.

4.4.3. *Mikroekonomické ukazatele*

(60) Jelikož nebyly vzneseny žádné připomínky k mikroekonomickým ukazatelům, potvrdila Komise své závěry uvedené ve 219. až 230. bodě odůvodnění prozatímního nařízení.

4.4.4. *Závěr ohledně újmy*

(61) Jelikož nebyly vzneseny žádné připomínky týkající se závěru o újmě, potvrdila Komise své závěry uvedené ve 231. až 234. bodě odůvodnění prozatímního nařízení.

5. **PŘÍČINNÉ SOUVISLOSTI**

5.1. **Účinky dumpingového dovozu**

(62) V prozatímní fázi Komise dospěla k závěru, že výrobní odvětví Unie utrpělo z důvodu dumpingového dovozu z dotčené země ztrátu z objemu prodeje a podílu na trhu a že tento dovoz představoval cenové podbízení prodejním cenám výrobců v Unii. Důkazy o tom, že tyto dumpingové ceny stlačily ceny během období šetření, existovaly již v prozatímní fázi. Tato pozdější zjištění jsou uvedena v tabulce 8 prozatímního nařízení, která ukazuje, že již v roce 2017 se prodejní ceny výrobního odvětví Unie zvýšily v Unii méně než jeho výrobní náklady, zatímco v období šetření byli výrobci v Unii nuceni prodávat pod úrovní svých výrobních nákladů. Tato zjištění byla potvrzena i v konečné fázi.

(63) Po poskytnutí konečných informací a v průběhu slyšení u úředníka pro slyšení prohlásila jedna čínská skupina, že pokles podílu výrobního odvětví Unie na trhu nelze zcela přičítat čínskému dovozu, protože nárůst čínského podílu na trhu během posuzovaného období byl nižší než pokles podílu výrobců v Unii na trhu za uvedené období ([9]). Stejná skupina uvedla, že Komise nevysvětlila, jakým způsobem nízký podíl čínského dovozu na trhu negativně ovlivnil trh Unie ovládaný výrobci Unie, a to přestože čínské dovozní ceny během posuzovaného období poklesly o 7 %.

(64) Komise konstatuje, že předmětnému dovozu není třeba přičítat veškerou zjištěnou újmu; v analýze se spíše zkoumá, zda je předmětný dovoz příčinou zjištěné újmy, což v tomto případě žádná ze zúčastněných stran nezpochybňuje. Jak je vysvětleno ve 239. až 252. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, cenový tlak ze strany dumpingového dovozu z ČLR oslaboval objem prodeje a narušoval prodejní ceny výrobního odvětví Unie během celého posuzovaného období, ale obzvláště škodlivý byl v roce 2017 a v období šetření, kdy vzrostly náklady. Tento tlak způsobil v období šetření závažný pokles výroby, prodeje a ziskovosti. Žádný z ostatních činitelů, posuzovaných jednotlivě nebo souhrnně, neoslabuje příčinnou souvislost mezi dumpingovým dovozem a újmou, kterou utrpělo výrobní odvětví Unie.

(65) Jelikož ohledně přičtení újmy zjištěné v předmětném dovozu nebyly vzneseny žádné další připomínky, potvrdila Komise své závěry uvedené ve 236. až 238. bodě odůvodnění prozatímního nařízení.

5.2. **Účinky jiných činitelů**

(66) Po vyhlášení prozatímního nařízení jeden dovozce, který není ve spojení, zpochybnil důvod, proč šetření nebylo zahájeno proti Turecku. Podle této společnosti byl během období šetření dovoz ocelových kol z Turecka vyšší než z ČLR, přičemž dovozní ceny byly podobné, jak vyplývá z tabulek 4 a 12 prozatímního nařízení.

(67) Za prvé, Komise konstatuje, že šetření bylo zahájeno proti zemi, pro niž bylo v době zahájení případu předloženo dostatečné množství důkazů o dumpingu způsobujícím újmu. Podnět totiž obsahoval důkazy o tom, že dovozní ceny z Turecka byly dostatečně vysoké, než aby výrobnímu odvětví Unie způsobovaly újmu. Za druhé, jak je vysvětleno ve 241. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, Komise analyzovala vývoj objemu dovozu z Číny i Turecka a vývoj cen během posuzovaného období. Na základě důkazů obsažených ve spise k případu dospěla Komise k závěru, že turecké ceny byly v průměru přibližně o 25 % vyšší než ceny čínské.

([9]) Tabulka 3 prozatímního nařízení ukazuje, že podíl čínského dovozu na trhu Unie vzrostl z 2,6 % v roce 2015 na 5,3 % v období šetření. Tabulka 6 prozatímního nařízení ukazuje, že podíl výrobců Unie na trhu Unie se snížil z 84,9 % v roce 2015 na 79,8 % v období šetření.

(68) Po poskytnutí konečných informací jedna čínská skupina poznamenala, že objem tureckého dovozu byl vyšší než objem čínského dovozu. Dodala, že turecké dovozní ceny mezi rokem 2017 a obdobím šetření na rozdíl od cen dovozu z Číny poklesly, a tvrdila, že Komise neanalyzovala dopad tohoto trendu na újmu způsobenou výrobcům v Unii. Strana tato tvrzení zopakovala během slyšení u úředníka pro slyšení, kde rovněž tvrdila, že během období šetření byl podíl tureckého dovozu na trhu (9,6 %) oproti podílu čínského dovozu (5,3 %) značný, a uvedla podíl dalších dovozů na trhu (5,2 %).

(69) Komise znovu uvedla, že údaje Eurostatu neumožňují přesný obrázek o úrovni dovozních cen, ale rovněž uvedla, že tabulky 4 a 12 prozatímního nařízení ukazují, že průměrné čínské dovozní ceny za kilogram byly v každém roce posuzovaného období a během období šetření nižší než turecké dovozní ceny a mnohem nižší než ceny z jiných zemí. Rozdíl ve vývoji cen čínského dovozu a cen tureckého dovozu je nepatrný a považuje se za irelevantní, a to i s ohledem na nedostatky údajů Eurostatu popsané ve 200. bodě odůvodnění prozatímního nařízení a na nesporná zjištění shrnutá ve 241. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, jako je uvedeno v 67. bodě odůvodnění. Komise se proto domnívá, že turecké dovozní ceny neoslabují zjištění, že čínský dovoz ocelových kol způsobil újmu výrobcům v Unii.

(70) Jelikož ohledně přičtení újmy zjištěné v předmětném dovozu nebyly vzneseny žádné další připomínky, potvrdila Komise své závěry uvedené ve 239. až 250. bodě odůvodnění prozatímního nařízení.

5.3. **Závěr ohledně příčinné souvislosti**

(71) Na základě výše uvedených skutečností dospěla Komise k závěru, že žádný z ostatních zkoumaných činitelů nemohl mít významný dopad na situaci působící výrobnímu odvětví Unie újmu. Dále žádný z činitelů, analyzovaných jednotlivě ani souhrnně, neoslabil příčinnou souvislost mezi dumpingovým dovozem a újmou, kterou utrpělo výrobní odvětví Unie, v tom smyslu, že by taková souvislost již nebylo skutečná a podstatná, což potvrzuje závěr ve 252. bodě odůvodnění prozatímního nařízení.

6. **ZÁJEM UNIE**

6.1. **Zájem výrobního odvětví Unie**

(72) Jelikož nebyly vzneseny žádné připomínky týkající se zájmu výrobního odvětví Unie, byly potvrzeny závěry uvedené ve 254. a 255. bodě odůvodnění prozatímního nařízení.

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

(73) Po vyhlášení prozatímního nařízení jeden dovozce tvrdil, že opatření by měla ničivý dopad na jeho podnikání. Jiný dovozce uvedl, že šetření by mělo nepřiměřený negativní dopad na jeho dovozní činnost, spotřebitele a životní prostředí, avšak dále tyto účinky nevysvětlil ani nekvantifikoval. Na podporu svého tvrzení nepředložila důkazy žádná ze stran. Komise usoudila, že bez chybějících důkazů nemohla dospět k závěru, že by údajné negativní účinky překračovaly potřebu opatření, kterými se obnoví rovné podmínky na trhu Unie s ocelovými koly. Šetřením se skutečně prokázalo, že existuje dostatečná nabídka dotčeného výrobku z jiných zdrojů, aby bylo možné zachovat přiměřené dodávky za spravedlivé tržní ceny.

(74) Po vyhlášení prozatímního nařízení se nepřihlásila ani se nevyjádřila žádná strana zastupující zájem uživatelů.

(75) Vzhledem k tomu, že nebyly vzneseny žádné další připomínky týkající se zájmu dovozců a uživatelů, kteří nejsou ve spojení, byly potvrzeny závěry uvedené ve 256. až 259. bodě odůvodnění prozatímního nařízení.

6.3. **Závěr ohledně zájmu Unie**

(76) Na základě výše uvedených skutečností a vzhledem k tomu, že nebyly vzneseny žádné připomínky, byly potvrzeny závěry uvedené ve 260. bodě odůvodnění prozatímního nařízení.

7. KONEČNÁ ANTIDUMPINGOVÁ OPATŘENÍ

7.1. Úroveň pro odstranění újmy

(77) Podle čl. 9 odst. 4 třetího pododstavce základního nařízení Komise posoudila vývoj objemu dovozu během období předběžného poskytování informací popsaných ve 4. bodě odůvodnění s cílem zohlednit dodatečnou újmu, pokud by v daném období došlo k dalšímu podstatnému zvýšení dovozu, který je předmětem šetření. Podle Eurostatu, databáze podle čl. 14 odst. 6 a databáze Surveillance 2 se na základě srovnání objemu dovozu dotčeného výrobku v období šetření a objemu dovozu dotčeného výrobku v období předběžného poskytování informací ukázalo, že k žádnému dalšímu podstatnému zvýšení dovozu nedošlo. Požadavky na zvýšení tedy při stanovení rozpětí újmy podle čl. 9 odst. 4 základního nařízení nebyly splněny a nebyla provedena žádná úprava rozpětí újmy.

(78) Na tomto základě a vzhledem k tomu, že nebyly vzneseny žádné připomínky k úrovni pro odstranění újmy, byly potvrzeny závěry uvedené ve 262. až 269. bodě odůvodnění prozatímního nařízení.

7.2. Konečná opatření

(79) Vzhledem k dosaženým závěrům ohledně dumpingu, újmy, příčinné souvislosti a zájmu Unie by měla být uložena konečná antidumpingová opatření, aby se předešlo vzniku další újmy, kterou výrobnímu odvětví Unie způsobuje dumpingový dovoz dotčeného výrobku.

(80) Na dovoz ocelových kol pocházejících z ČLR by měla být uložena konečná antidumpingová opatření podle pravidla nižšího cla, které stanoví čl. 7 odst. 2 a čl. 9 odst. 4 druhý pododstavec základního nařízení.

(81) Konečné antidumpingové clo by na základě výše uvedených skutečností mělo mít tyto sazby, vyjádřené v cenách CIF na hranici Unie před proclením:

Společnost	Dumpingové rozpětí (v %)	Rozpětí újmy (v %)	Konečné antidumpingové clo (v %)
Xingmin Intelligent Transportation Systems Co., Ltd	69,4	50,3	50,3
Tangshan Xingmin Wheels Co., Ltd.	69,4	50,3	50,3
Xianning Xingmin Wheels Co., Ltd.	69,4	50,3	50,3
Ostatní spolupracující společnosti	69,4	50,3	50,3
Všechny ostatní společnosti	80,1	66,4	66,4

(82) Individuální sazby antidumpingového cla uvedené v tomto nařízení byly pro dotčené společnosti stanoveny na základě zjištění vyplývajících z tohoto šetření. Odrážely tedy situaci zjištěnou během tohoto šetření týkajícího se těchto společností. Tyto celní sazby jsou výlučně použitelné na dovoz dotčeného výrobku pocházejícího z ČLR a vyráběného uvedenými právnickými osobami. Na dovoz dotčeného výrobku vyrobeného jakoukoli jinou společností, která není konkrétně uvedena v normativní části tohoto nařízení, včetně subjektů ve spojení s těmito konkrétně uvedenými společnostmi, by se měla vztahovat celní sazba platná pro „všechny ostatní společnosti". Neměla by se na ně vztahovat žádná z uvedených individuálních sazeb antidumpingového cla.

(83) Pokud společnost následně změní název svého subjektu, může požádat o uplatnění těchto individuálních antidumpingových celních sazeb. Tato žádost musí být zaslána Komisi ([10]). Žádost musí obsahovat veškeré příslušné informace umožňující prokázat, že změna nemá vliv na právo dané společnosti využívat celní sazbu, která se na ni vztahuje. Pokud změna názvu společnosti nemá vliv na její právo využívat celní sazbu, která se na ni vztahuje, bude oznámení o změně názvu zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie*.

([10]) European Commission, Directorate-General for Trade, Directorate H, Rue de la Loi/Wetstraat 170, 1040 Bruxelles/Brussel, Belgique/België.

(84) Aby se minimalizovalo riziko obcházení těchto opatření, které existuje vzhledem k velkému rozdílu mezi celními sazbami, je nutno přijmout zvláštní opatření, která umožní zajistit řádné uplatňování individuálních sazeb antidumpingového cla. Společnosti, na něž se vztahují individuální sazby antidumpingového cla, musí celním orgánům členských států předložit platnou obchodní fakturu. Tato faktura musí vyhovovat požadavkům uvedeným v čl. 1 odst. 3 tohoto nařízení. Na dovoz, k němuž není přiložena taková faktura, by se mělo vztahovat antidumpingové clo platné pro „všechny ostatní společnosti".

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

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

(87) Aby bylo zajištěno řádné vymáhání antidumpingových cel, mělo by se antidumpingové clo pro všechny ostatní společnosti vztahovat nejen na vyvážející výrobce, kteří při tomto šetření nespolupracovali, nýbrž také na výrobce, kteří v období šetření neuskutečnili žádný vývoz do Unie.

(88) Statistické údaje týkající se ocelových kol jsou často vyjádřeny v počtu kusů. V kombinované nomenklatuře stanovené v příloze I nařízení Rady (EHS) č. 2658/87 ([11]) není však pro ocelová kola žádná taková doplňková jednotka uvedena. Je proto nutné stanovit, že v prohlášení o propuštění do volného oběhu se musí u dovozu dotčeného výrobku kromě hmotnosti v kilogramech nebo tunách uvádět i počet kusů. Počet kusů by měl být uváděn u kódů TARIC 8708 70 10 80, 8708 70 10 85, 8708 70 99 20, 8708 70 99 80, 8716 90 90 95 a 8716 90 90 97.

7.3. **Konečný výběr prozatímního cla**

(89) Vzhledem k zjištěným dumpingovým rozpětím a k úrovni újmy způsobené výrobnímu odvětví Unie by částky zajištěné v podobě prozatímního antidumpingového cla uloženého prozatímním nařízením měly být s konečnou platností vybrány.

8. **NABÍDKA ZÁVAZKU**

(90) Jeden z čínských vyvážejících výrobců zařazených do vzorku ve svém podání po poskytnutí prozatímních informací projevil ochotu nabídnout cenový závazek. Předběžná nabídka předložená uvedenou společností však postrádala nejdůležitější prvek závazku – výši minimální dovozní ceny. Komise proto nemohla takovou žádost přijmout.

9. **ZÁVĚREČNÉ USTANOVENÍ**

(91) S ohledem na článek 109 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU, Euratom) 2018/1046 ([12]), pokud má být částka vrácena na základě rozsudku Soudního dvora Evropské unie, měla by být pro zaplacení úroku použita sazba, kterou uplatňuje Evropská centrální banka na své hlavní refinanční operace, uveřejněná v řadě C *Úředního věstníku Evropské unie* a platná první kalendářní den každého měsíce.

(92) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem výboru zřízeného čl. 15 odst. 1 nařízení (EU) 2016/1036,

---

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

([12]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU, Euratom) 2018/1046 ze dne 18. července 2018, kterým se stanoví finanční pravidla pro souhrnný rozpočet Unie, mění nařízení (EU) č. 1296/2013, (EU) č. 1301/2013, (EU) č. 1303/2013, (EU) č. 1304/2013, (EU) č. 1309/2013, (EU) č. 1316/2013, (EU) č. 223/2014, (EU) č. 283/2014 a rozhodnutí č. 541/2014/EU a zrušuje nařízení (EU, Euratom) č. 966/2012 (Úř. věst. L 193, 30.7.2018, s. 1).

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

1. Ukládá se konečné antidumpingové clo na dovoz kol z oceli určených k použití na pozemní komunikaci, též s příslušenstvím a též vybavených pneumatikami, určených pro:

— silniční tahače,

— motorová vozidla pro přepravu osob a/nebo zboží,

— motorová vozidla zvláštního určení (např. požární automobily, kropicí automobily),

— přívěsy nebo návěsy bez mechanického pohonu určené pro výše uvedená vozidla,

pocházejících z Čínské lidové republiky, v současnosti kódů KN ex 8708 70 10, ex 8708 70 99 a ex 8716 90 90 (kódy TARIC 8708 70 10 80, 8708 70 10 85, 8708 70 99 20, 8708 70 99 80, 8716 90 90 95 a 8716 90 90 97) (dále jen „dotčený výrobek").

Nejsou v něm zahrnuty následující výrobky:

— ocelová kola pro průmyslovou montáž jednonápravových malotraktorů v současnosti položky 8701 10,

— kola pro silniční čtyřkolky,

— hvězdicové středy kol odlévané v jediném kuse, z oceli,

— kola pro motorová vozidla určená specificky k použití mimo veřejné komunikace (např. kola pro zemědělské traktory, lesnické traktory, vysokozdvižné vozíky, pushback traktory, terénní vyklápěcí vozy (dampry)),

— kola pro přívěsy a karavany tažené osobním automobilem, bez mechanického pohonu, jež mají průměr nejvýše 16 palců,

— kola pro přívěsy nebo návěsy určené specificky k použití mimo veřejné komunikace (např. kola pro zemědělská přípojná vozidla a jiná tažená zemědělská zařízení používaná na polích).

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

Společnost	Konečné antidumpingové clo (v %)	Doplňkový kód TARIC
Xingmin Intelligent Transportation Systems Co., Ltd	50,3	C508
Tangshan Xingmin Wheels Co., Ltd.	50,3	C509
Xianning Xingmin Wheels Co., Ltd.	50,3	C510
Ostatní spolupracující společnosti uvedené v příloze	50,3	Viz příloha
Všechny ostatní společnosti	66,4	C999

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

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

Článek 2

Částky zajištěné prostřednictvím prozatímního antidumpingového cla podle prováděcího nařízení (EU) 2019/1693 se vyberou s konečnou platností.

Článek 3

Pokud jakýkoli výrobce z Čínské lidové republiky poskytne Komisi dostatečné důkazy o tom, že:

i) během období šetření (od 1. ledna 2018 do 31. prosince 2018) nevyvážel zboží popsané v čl. 1 odst. 1 pocházející z Čínské lidové republiky;

ii) není ve spojení s žádným vývozcem ani výrobcem, na něž se vztahují opatření uložená tímto nařízením, a

iii) buď skutečně vyvezl dotčené zboží do Unie, nebo uzavřel neodvolatelný smluvní závazek vyvézt značné množství dotčeného zboží do Unie po skončení období šetření,

může Komise změnit přílohu tak, aby se na takového výrobce uplatňovalo clo vztahující se na spolupracující výrobce, kteří nebyli zařazeni do vzorku, tj. 50,3 %.

Článek 4

Je-li předloženo prohlášení o propuštění do volného oběhu v souvislosti s výrobky uvedenými v článku 1, zapíše se do příslušného pole tohoto prohlášení počet kusů dovezených výrobků.

Článek 5

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

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

V Bruselu dne 3. března 2020.

Za Komisi
Předsedkyně
Ursula VON DER LEYEN

PŘÍLOHA

Čínští spolupracující vyvážející výrobci nezařazení do vzorku

Název	Doplňkový kód TARIC
Dongfeng Automobile Chassis System Co., Ltd. (znám rovněž pod názvem „Dongfeng Automotive Wheel Co., Ltd.“)	C511
Hangzhou Forlong Impex Co., Ltd	C512
Hangzhou Xingjie Auto Parts Manufacturing Co., Ltd	C513
Jiaxing Henko Auto Spare Parts Co., Ltd	C514
Jining Junda Machinery Manufacturing Co., Ltd	C515
Nantong Tuenz Corporate Co., Ltd	C516
Ningbo Luxiang Autoparts Manufacturing Co., Ltd	C517
Shandong Zhengshang Wheel Technology Co., Ltd	C518
Shandong Zhengyu Wheel Group Co., Ltd	C519
Xiamen Sunrise Group Co., Ltd	C520
Yantai Leeway Electromechanical Equipment Co., Ltd	C521
Yongkang Yuefei Wheel Co., Ltd	C522
Zhejiang Jingu Co., Ltd	C523
Zhejiang Fengchi Mechanical Co., Ltd	C524
Zhengxing Wheel Group Co., Ltd	C525
Zhenjiang R&D Auto Parts Co., Ltd	C526