KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS REGULA (ES) 2020/353

(2020. gada 3. marts),

ar ko nosaka galīgu antidempinga maksājumu un galīgi iekasē pagaidu maksājumu, kurš noteikts Ķīnas Tautas Republikas izcelsmes tērauda riteņu importam

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2016. gada 8. jūnija Regulu (ES) 2016/1036 par aizsardzību pret importu par dempinga cenām no valstīm, kas nav Eiropas Savienības dalībvalstis ([1]) ("pamatregula"), un jo īpaši tās 9. panta 4. punktu,

tā kā:

1. PROCEDŪRA

1.1. Procedūras sākšana

(1) Pamatojoties uz pamatregulas 5. pantu, Eiropas Komisija ("Komisija") 2019. gada 15. februārī sāka antidempinga izmeklēšanu attiecībā uz konkrētu Ķīnas Tautas Republikas ("ĶTR" jeb "attiecīgā valsts") izcelsmes tērauda riteņu ("TR") importu Savienībā. Komisija *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* publicēja paziņojumu par procedūras sākšanu ([2]) ("paziņojums par procedūras sākšanu"). Izmeklējamā ražojuma tvērums tika precizēts paziņojumā, ar ko groza paziņojumu par procedūras sākšanu ([3]).

(2) Pēc tam, kad Eiropas Riteņu ražotāju apvienība ("*EUWA*" jeb "sūdzības iesniedzējs") 2019. gada 3. janvārī iesniedza sūdzību to ražotāju vārdā, kuri ražo vairāk nekā 25 % no tērauda riteņu ražošanas kopapjoma Savienībā, Komisija sāka izmeklēšanu. Sūdzībā bija ietverti pierādījumi par dempingu un no tā izrietošu būtisku kaitējumu, un tie bija pietiekami, lai pamatotu izmeklēšanas sākšanu.

1.2. Reģistrēšana

(3) Kā paskaidrots pagaidu regulas 4. apsvērumā, Komisija nenoteica, ka saskaņā ar Komisijas Īstenošanas regulas (ES) 2019/1693 ([4]) ("pagaidu regula") 14. panta 5.a punktu jāreģistrē attiecīgā ražojuma imports. Neviena persona par šo jautājumu nesniedza piezīmes.

([1]) OV L 176, 30.6.2016., 21. lpp.

([2]) Paziņojums par antidempinga procedūras sākšanu attiecībā uz Ķīnas Tautas Republikas izcelsmes tērauda riteņu importu (OV C 60, 15.2.2019., 19. lpp.).

([3]) Paziņojums, ar ko groza paziņojumu par antidempinga procedūras sākšanu attiecībā uz Ķīnas Tautas Republikas izcelsmes tērauda riteņu importu (OV C 111, 25.3.2019., 52. lpp.).

([4]) Komisijas 2019. gada 9. oktobra Īstenošanas regula (ES) 2019/1693, ar ko nosaka pagaidu antidempinga maksājumu Ķīnas Tautas Republikas izcelsmes tērauda riteņu importam (OV L 259, 10.10.2019., 15. lpp.).

1.3. **Pagaidu pasākumi**

(4) Saskaņā ar pamatregulas 19.a pantu Komisija 2019. gada 19. septembrī personām sniedza ierosināto maksājumu kopsavilkumu un detalizētu informāciju par to, kā aprēķina dempinga starpību un starpību, kas ir atbilstoša tam, lai novērstu kaitējumu Savienības ražošanas nozarei. Ieinteresētās personas tika aicinātas trīs darbdienu laikā iesniegt piezīmes par aprēķinu precizitāti. Piezīmes netika sniegtas.

(5) Komisija 2019. gada 11. oktobrī ar pagaidu regulu noteica pagaidu antidempinga maksājumu ĶTR izcelsmes tērauda riteņu importam Savienībā.

(6) Kā norādīts pagaidu regulas 23. apsvērumā, dempinga un kaitējuma izmeklēšana aptvēra periodu no 2018. gada 1. janvāra līdz 2018. gada 31. decembrim ("izmeklēšanas periods" jeb "IP") un kaitējuma novērtēšanai būtisko tendenču pārbaude aptvēra periodu no 2015. gada 1. janvāra līdz izmeklēšanas perioda beigām ("attiecīgais periods").

1.4. **Turpmākā procedūra**

(7) Pēc tam, kad tika izpausti būtiskie fakti un apsvērumi, uz kuru pamata tika noteikti pagaidu antidempinga pasākumi ("pagaidu informācijas izpaušana"), sūdzības iesniedzējs, astoņi importētāji un/vai tālākpārdevēji un divi ražotāji eksportētāji Ķīnā iesniedza rakstisku informāciju, kurā darīja zināmu savu viedokli par provizoriskajiem konstatējumiem.

(8) Personām, kuras to lūdza, tika sniegta iespēja tikt uzklausītām. Notika viena Ķīnas ražotāja eksportētāja uzklausīšana. Šajā posmā netika pieprasīta uzklausīšana pie tirdzniecības procedūru uzklausīšanas amatpersonas.

(9) Komisija turpināja vākt un pārbaudīt visu informāciju, ko tā uzskatīja par vajadzīgu galīgo konstatējumu izdarīšanai. Izdarot galīgos konstatējumus, Komisija ņēma vērā ieinteresēto personu iesniegtās piezīmes un vajadzības gadījumā pārskatīja savus pagaidu secinājumus.

(10) Komisija informēja visas ieinteresētās personas par būtiskajiem faktiem un apsvērumiem, uz kuru pamata tā plānoja noteikt galīgu antidempinga maksājumu ĶTR izcelsmes tērauda riteņu importam Savienībā ("galīgās informācijas izpaušana"). Visām personām tika atvēlēts termiņš, kurā tās varēja sniegt piezīmes par galīgo izpausto informāciju.

(11) 2020. gada 9. janvārī vienu nesaistītu importētāju uzklausīja Komisijas dienesti. 2020. gada 16. janvārī uzklausīšanas amatpersonas klātbūtnē attiecībā uz laikposmu pēc galīgās informācijas izpaušanas tika uzklausīta viena Ķīnas ražotāju eksportētāju grupa.

(12) Ieinteresēto personu iesniegtās piezīmes tika izskatītas un attiecīgi ņemtas vērā šajā regulā.

1.5. **Atlase**

(13) Nav saņemtas piezīmes par atlasi, tāpēc tiek apstiprināts pagaidu regulas 7.–18. apsvērums.

1.6. **Izmeklēšanas periods un attiecīgais periods**

(14) Nav saņemtas piezīmes par izmeklēšanas periodu un attiecīgo periodu, tāpēc tiek apstiprināts pagaidu regulas 23. apsvērums.

2. **ATTIECĪGAIS RAŽOJUMS UN LĪDZĪGAIS RAŽOJUMS**

2.1. **Apgalvojumi par ražojuma tvērumu**

(15) Pēc pagaidu regulas publicēšanas vairākas personas norādīja neskaidrības *TARIC* koda 8716 90 90 97 aprakstā – tas ir viens no kodiem, uz kuriem attiecas pagaidu pasākumi. Šīs personas lūdza Komisiju apstiprināt, ka minētais kods attiecas tikai uz riteņiem, ko paredzēts izmantot uz ceļa, tāpēc neaptver riteņus ķerrām un rokas ratiņiem.

(16) Komisija apstiprināja, ka šī interpretācija ir pareiza un ka riteņi ķerrām un rokas ratiņiem neietilpst šīs izmeklēšanas tvērumā. Skaidrības labad Komisija attiecīgi pielāgoja konkrētā *TARIC* koda aprakstu. Komisija 2019. gada 29. oktobrī publicēja arī piezīmi lietas materiāliem, informējot visas ieinteresētās personas par šo korekciju.

(17) Tieši pirms pagaidu regulas publicēšanas nesaistīts importētājs lūdza izslēgt vieglo pasažieru automobiļu tērauda rezerves riteņus, pamatojoties uz to, ka to tehniskās un fizikālās pamatīpašības nav tādas pašas kā visiem pārējiem ražojumiem, kas ietilpst ražojuma tvērumā. Šis importētājs apgalvo, ka rezerves tērauda riteņus nevar izmantot kā parastus riteņus, jo tiem ir ierobežots ātrums līdz 80 km/h. Šī persona apgalvo arī, ka vieglo pasažieru automobiļu tērauda rezerves riteņu kopējais ražošanas apjoms Savienībā ir ļoti mazs un nomaiņas tirgum tie netiek ražoti nemaz (pretstatā oriģinālā aprīkojuma ražotāju segmentam, kur riteņi tiek iebūvēti automobilī ražošanas procesā).

(18) Komisija noraida nesaistītā importētāja pieprasījumu. No ātruma ierobežojuma nav atkarīgas riteņa tehniskās un fizikālās pamatīpašības, un importētājs nav sniedzis citus pierādījumus, kas liecinātu, ka šādu rezerves riteņu tehniskās un fizikālās īpašības atšķirtos no visiem pārējiem ražojumiem, kuri ietilpst izmeklējamā ražojuma tvērumā. Turklāt šī persona pati apstiprina, ka Savienībā šāda veida riteņus ražo un tāpēc tie konkurē ar importētajiem rezerves tērauda riteņiem. Tam, ka Savienības ražošanas nozare šos riteņus, kā tiek apgalvots, neražo un nepārdod vienā no diviem galvenajiem izplatīšanas kanāliem, nav nozīmes, jo tērauda riteņiem nomaiņas tirgū un oriģinālā aprīkojuma ražotāju segmentā pārdotajiem tērauda riteņiem ir vienas un tās pašas tehniskās un fizikālās pamatīpašības.

(19) Pēc pagaidu regulas publicēšanas kāda persona kritizēja to, ka tam, lai noteiktu, vai tērauda ritenis ietilpst izmeklēšanas tvērumā, sūdzības iesniedzējs izmanto riteņa pielietojumu, t. i., to, ka riteņus izmanto uz ceļa. Tā vietā šī persona ierosina par izšķirīgu faktoru izmantot ātrumu un slodzi, pēc kuriem noteiktu, vai tērauda ritenis ir konstruēts izmantošanai uz ceļa un tādēļ ietilpst izmeklēšanas tvērumā. Konkrēti, šī persona uzskata, ka tikai tie riteņi, kas konstruēti braukšanai ar ātrumu virs 50 km/h, ir konstruēti un ražoti kā riteņi, kas izmantojami uz ceļa. Pēc galīgās informācijas izpaušanas šī persona šo apgalvojumu atkārtoja.

(20) Komisija uzskata, ka šis apgalvojums neliek apšaubīt ražojuma definīciju vai pašas izmeklēšanas tvērumu, bet drīzāk ierosina alternatīvu veidu, kā aprakstīt tērauda riteņus. Tomēr, kā jau paskaidrots iepriekš 18. apsvērumā, Komisija neuzskata, ka ātrums ir būtisks faktors ražojuma tvēruma noteikšanai, tāpēc noraida minētās personas ierosinājumu.

(21) Viens ražotājs eksportētājs sūdzas par to, ka pagaidu regulā nav ietvertas ne izslēgto ražojumu tehniskās definīcijas, ne procedūras, kurās Savienības muitas ierēdņi un Komisijas dienesti apstiprina, vai konkrēti ražojumi ir vai nav izslēgti no pasākumu tvēruma.

(22) Tomēr Komisija apstiprina, ka jau ieviestās izslēgto ražojumu tehniskās definīcijas un muitas procedūras ir pietiekamas, lai pareizi piemērotu un uzraudzītu pašlaik spēkā esošos antidempinga pasākumus, un ka šajā lietas posmā nešķiet vajadzīgas papildu definīcijas vai procedūras. Tāpēc šis apgalvojums tiek noraidīts.

(23) Pēc pagaidu regulas publicēšanas nesaistīts importētājs apgalvoja, ka no izmeklēšanas tvēruma būtu jāizslēdz tērauda riteņi lauksaimniecības piekabēm un puspiekabēm ar loka diametru 16 collas un lielāku (līdz 54 collām), jo tiem ir citādas fizikālās un tehniskās īpašības nekā tērauda riteņiem smago kravas automobiļu piekabēm vai puspiekabēm ātruma, kravnesības un montāžas atveres ziņā. Tiek norādīts, ka pagaidu regulā skaidrības labad minēts, ka no pasākumu tvēruma ir izslēgti lauksaimniecības piekabju un citāda vilkta uz lauka izmantojama lauksaimniecības aprīkojuma riteņi, kam loka diametrs ir 16 collas vai mazāks. Tomēr šāda izslēgšana gan sašaurina izmeklēšanas tvērumu, taču nemaina to, ka ražojuma definīcija, kā skaidrots tālāk 24. apsvērumā, nekad nav ietvērusi riteņus, kas konstruēti un lietoti galvenokārt bezceļa apstākļiem.

(24) Tiek norādīts, ka ar pagaidu regulu no pasākumu tvēruma provizoriski tika izslēgti vieglo pasažieru automobiļu piekabju, autofurgonu, lauksaimniecības piekabju un citāda vilkta uz lauka izmantojama lauksaimniecības aprīkojuma riteņi, kam loka diametrs ir 16 collas vai mazāks. Dažas personas uzskata, ka tādējādi lauksaimniecības piekabju un citāda uz lauka izmantojama aprīkojuma riteņi, kam loka diametrs ir lielāks par 16 collām, būtu jāiekļauj pasākumu tvērumā. Tomēr Komisija paskaidro, ka, izdarot šādu izslēgšanu, tā nevēlas izmeklēšanas tvērumā iekļaut dažus citus riteņus bezceļa apstākļiem. Ar paziņojumu par procedūras sākšanu riteņi, kas konstruēti lietojumiem ārpus koplietošanas ceļiem, patiešām tika īpaši izslēgti no ražojuma definīcijas. Tas bija arī sūdzības iesniedzēja nolūks. Sūdzības atklātajā versijā bija norādīts, ka no sūdzības ir izslēgti riteņi bezceļa apstākļiem, t. i., tādi riteņi aprīkojumam, kas parasti nav konstruēts izmantošanai uz ceļa, kā lauksaimniecības riteņi, zemes pārvietošanas un raktuvju iekārtu riteņi un rūpniecībā izmantojamu mašīnu riteņi (piemēram, dakštveres autokrāvēju vai celtņu riteņi). Izmeklēšanā netika atklāti iemesli, kas liktu apstrīdēt šādu izslēgšanu, un tādējādi lauksaimniecības piekabju vai puspiekabju tērauda riteņi neatkarīgi no to loka diametra netika iekļauti izmeklēšanas tvērumā.

(25) Pēc galīgās informācijas izpaušanas *EUWA* ierosināja izslēgto ražojumu sarakstā iekļaut "būvlaukuma transportlīdzekļu riteņus". Komisija uzskata, ka šāds papildinājums nav vajadzīgs, ņemot vērā to, ka uz šiem riteņiem ražojuma definīcija nekad nav attiekusies. Tādējādi *EUWA* priekšlikums tiek noraidīts.

(26) Pēc pagaidu regulas publicēšanas kāds nesaistīts importētājs apgalvoja, ka no izmeklēšanas tvēruma būtu jāizslēdz konkrēti vieglo pasažieru automobiļu riteņi ziemas riepām, proti, riteņi, kas īpaši konstruēti montāžai uz dažādiem automobiļu modeļiem. Uzņēmums apgalvo, ka Savienības ražotāji ir atteikušies ražot šāda veida riteņus, ka šādiem riteņiem raksturīga resurstaupība un ka tie apkalpo niecīgu daļu no "pēcpārdošanas" vai nomaiņas tirgus. Pēc galīgās informācijas izpaušanas šī persona šos apgalvojumus atkārtoja.

(27) Izmeklēšanā ir konstatēts, ka ziemas riepām paredzētie tērauda riteņi, ieskaitot tos, kas konstruēti montāžai uz dažādiem automobiļu modeļiem, ir ar tādām pašām fizikālajām un tehniskajām pamatīpašībām kā citi ražojumi, kuri ietilpst izmeklējamā ražojuma tvērumā. Riteņi, ko importē nesaistītais importētājs, ir "universāli" vieglo pasažieru automobiļu riteņi ar centra atveres salāgošanas gredzenu. Minētā pazīme ļauj izmantot vienu pamatriteni dažādiem centra atveres diametriem, izmantojot dažādus centra atveres salāgotājus. Rezultāts ir tāds pats kā nemaināma centra atvere. Ražojums konkurē ar ziemas riepām paredzētajiem riteņiem, ko ražo Savienības ražotāji un kas tiek izplatīti gan oriģinālā aprīkojuma ražotāju, gan pēcpārdošanas tirgū. Tādējādi nav pamata šo ražojuma veidu izslēgt no izmeklēšanas tvēruma. Komisija tāpēc noraida nesaistītā importētāja pieprasījumu.

2.2. **Secinājumi**

(28) Ņemot vērā visas piezīmes, ko pēc pagaidu regulas iesniegušas ieinteresētās personas, Komisija apstiprina, ka ražojuma definīcija pagaidu regulas 42. apsvērumā pareizi atspoguļo izmeklēšanas tvērumu. Tādēļ attiecīgais ražojums tiek definēts kā tērauda riteņi, kas konstruēti izmantošanai uz ceļa, neatkarīgi no tā, vai tiem ir piederumi un vai tie ir aprīkoti ar riepām, paredzēti:

— vilcējiem,

— mehāniskajiem transportlīdzekļiem cilvēku un/vai preču pārvadāšanai,

— speciālajiem mehāniskajiem transportlīdzekļiem (piemēram, ugunsdzēsības automobiļiem, laistītājautomobiļiem),

— iepriekš uzskaitīto transportlīdzekļu piekabēm vai puspiekabēm bez mehāniskās piedziņas,

ar ĶTR izcelsmi un patlaban klasificēti ar KN kodiem ex 8708 70 10, ex 8708 70 99 un ex 8716 90 90 (*TARIC* kodi 8708 70 10 80, 8708 70 10 85, 8708 70 99 20, 8708 70 99 80, 8716 90 90 95 un 8716 90 90 97) ("attiecīgais ražojums").

Ir izslēgti šādi ražojumi:

— tērauda riteņi patlaban apakšpozīcijā 8701 10 klasificēto kājniektraktoru rūpnieciskai montāžai,

— riteņi ceļu kvadricikliem,

— viengaballējuma zvaigžņveida riteņu rumbas no tērauda,

— riteņi mehāniskajiem transportlīdzekļiem, kas īpaši konstruēti lietojumiem ārpus koplietošanas ceļiem (piemēram, riteņi lauksaimniecības traktoriem vai mežsaimniecības traktoriem, dakštveres autoiekrāvējiem, lidostas traktoriem, pašizgāzējiem, kas nav paredzēti braukšanai pa automaģistrālēm),

— tādi vieglo pasažieru automobiļu piekabju, autofurgonu riteņi bez mehāniskās piedziņas, kuru diametrs ir 16 collas vai mazāks,

— piekabju vai puspiekabju riteņi, kas īpaši konstruēti lietojumiem ārpus koplietošanas ceļiem (piemēram, lauksaimniecības piekabju un citāda uz lauka izmantojama aprīkojuma riteņi).

3. **DEMPINGS**

3.1. **Ievadpiezīmes**

(29) Kā paskaidrots pagaidu regulas 43.–48. apsvērumā, Komisija nolēma izmantot pamatregulas 18. panta noteikumus attiecībā uz vienu no izlasē iekļautajiem Ķīnas ražotājiem eksportētājiem. Komisija nespēja salīdzināt ražotāja eksportētāja revidētos pārskatus un nodokļu pārskatus ar tā paziņotajiem eksporta pārdošanas apjomiem. Tāpēc Komisija konstatē, ka sniegtā informācija nav ticama un tādēļ, lai Komisija pabeigtu ražotāja eksportētāja dempinga un kaitējuma starpības noteikšanu, ir jāpiemēro pamatregulas 18. panta 1. punkts.

(30) Pēc pagaidu informācijas izpaušanas attiecīgais uzņēmums iesniegtajā informācijā atkārtoja savus argumentus pret pamatregulas 18. panta 1. punkta piemērošanu, bet tie jau ir izklāstīti atbildē uz 2019. gada 19. jūnijā uzņēmumam nosūtīto vēstuli par iespējamu pamatregulas 18. panta izmantošanu un uzklausīšanā, kas notika izmeklēšanas pagaidu posmā.

(31) Turklāt uzņēmums lūdza Komisiju izmantot nevis pamatregulas 18. panta 1. punktu, bet 18. panta 3. punktu un aprēķināt individuālu dempinga un kaitējuma starpību. Tas pamatoja savu lūgumu ar apgalvojumu, ka uzņēmums ir sadarbojies, cik tam bijis iespējams, un tādējādi apgalvoja, ka tā iesniegto informāciju nevajadzētu pilnībā noraidīt. Uzņēmums piedāvāja arī alternatīvas metodes eksporta cenas aprēķināšanai, apgalvojot, ka šīs alternatīvas ļautu Komisijai noteikt uzņēmumam individuālu dempinga un kaitējuma starpību.

(32) Konkrētāk, uzņēmums ierosināja:

a) vairākas alternatīvas metodes, kas ļautu pārbaudīt paziņotos eksporta darījumus, salīdzinot tos ar ārējiem avotiem, piemēram, izmantot Savienības muitas dienestu datus vai tā klientu Savienībā uzskaites datus;

b) par pamatu eksporta cenas aprēķinam izmantot cenas iekšzemes PVN rēķinos, kas izrakstīti nesaistītam starpniekam.

(33) Turklāt trīs no sešiem nesaistītajiem Savienības importētājiem, kuri pērk attiecīgo ražojumu no uzņēmuma, savā iesniegtajā informācijā atbalsta ierosinājumu izmantot savus importa datus un, pamatojoties uz tiem, aprēķināt individuālo dempinga starpību konkrētajam Ķīnas ražotājam eksportētājam.

(34) Atbildot uz šo iesniegto informāciju, Komisija uzsver, ka tai nav darīti zināmi jauni fakti, kas mainītu pamatkonstatējumu, pamatojoties uz pierādījumiem, kuri savākti pārbaudē uz vietas ražotāja eksportētāja telpās, par to, ka pārdošanas darījumi uz Savienību, par kuriem ziņojis minētais ražotājs, nav saskaņojami ar tā revidētajiem pārskatiem un nodokļu pārskatiem.

(35) Komisija uzskata arī, ka pamatregulas 18. panta 3. punkta noteikumi šajā lietā nevar palīdzēt ražotājam eksportētājam, jo risināmais jautājums nav par to, vai ieinteresētās personas iesniegtā informācija nav nevainojama visos aspektos, bet gan par to, ka pastāv būtiska nenoteiktība par Komisijai iesniegto uzskaites datu un informācijas ticamību. Komisijai nebija iespējas neatkarīgi pārbaudīt šos datus. Tādējādi Komisijas rīcībā nebija vajadzīgo pierādījumu, kas tai ļautu pabeigt aprēķinus attiecībā uz ražotāja eksportētāja dempinga un kaitējuma starpību.

Turklāt nekādā ziņā neviena no ierosinātajām alternatīvām nedotu iespēju saskaņot paziņotos pārdošanas un izmaksu skaitliskos rādītājus ar oficiālajiem dokumentiem, kas pārbaudīti attiecīgā uzņēmuma telpās (revidētie pārskati un nodokļu pārskati). Bez tam neviena no ierosinātajām alternatīvām nenodrošinātu, ka Komisijai tiktu iesniegts pilnīgs attiecīgā ražotāja eksportētāja eksporta darījumu saraksts izmeklēšanas periodā. Tādējādi Komisija nevar garantēt, ka bez pilnīga un pārbaudāma eksporta darījumu kopuma izmeklēšanas periodā būtu iespējams izdarīt pietiekami precīzus konstatējumus par dempinga vai kaitējuma starpību.

(36) Rezultātā uzņēmuma sniegtā informācija tika uzskatīta par neuzticamu un tāpēc, ievērojot pamatregulas 18. panta 1. punktu, netika ņemta vērā ([5]).

(37) Pēc galīgās informācijas izpaušanas uzņēmums atkārtoti apgalvo, ka tā eksporta cenu, kas nepieciešama dempinga un kaitējuma starpības noteikšanai, būtu bijis iespējams noteikt, pamatojoties uz 31.–33. apsvērumā izskaidrotajām alternatīvajām metodēm. Turklāt uzņēmums norāda, ka Tiesa spriedumā lietā *EBMA/Giant (China)* ir izskaidrojusi, ka "nepieciešamās informācijas" jēdzienā ir ietverta atsauce uz informāciju, kāda ir ieinteresēto pušu rīcībā, kuru Savienības iestādes tām lūdz sniegt savu secinājumu izdarīšanai, kas ir jāpieņem saistībā ar antidempinga izmeklēšanu ([6]). Šajā sakarā uzņēmums apgalvo, ka Komisija nekad nav pieprasījusi konkrētus papildu datus, lai pārliecinātos, ka eksporta darījumu saraksts uz Savienību ir pilnīgs.

(38) Komisija atgādina, ka konkrētā pagaidu informācijas izpaušanā uzņēmums jau tika informēts par to, ka Komisijai nav pieejami 37. apsvērumā minētie dati, jo īpaši pilnīgs un pārbaudāms datu kopums par eksporta darījumiem izmeklēšanas periodā. Uzņēmums nespēja sniegt pierādījumus, ka dati ir pilnīgi, un, kā jau paskaidrots iepriekš, Komisija tos nekādi arī nevarēja pārbaudīt. Tāpēc apgalvojums, ka Komisija nekad nav pieprasījusi papildu informāciju, nav pamatots. Ņemot vērā konkrētos apstākļus, Komisija nevar apstiprināt šā uzņēmuma sniegto datu kopumu par eksporta darījumiem.

(39) Turklāt uzņēmums atkārto, ka visā procedūras gaitā ir sadarbojies, cik tam bijis iespējams, un, atsaucoties uz agrāku izmeklēšanu, atgādina, ka Komisijai ir prakse izmantot iespējami daudz paša uzņēmuma informācijas ([7]).

(40) Komisija atgādina, ka katras izmeklēšanas unikālie apstākļi būtu jāaplūko atsevišķi. Šajā lietā galvenā problēma, ar ko saskārās Komisija, bija uzņēmuma uzskaites datu ievērojamā neuzticamība, ko tāpēc, ka tā bija pamatproblēma, nevarēja atrisināt, veicot korekcijas uzņēmuma sniegtajā informācijā. Tā kā uzņēmumu uzskaites datus nevarēja pārbaudīt, Komisija arī nevarēja pietiekami droši pārliecināties, ka datu kopums par eksporta darījumiem (arī eksportētajiem ražojumiem, apjomiem un vērtībām) ir precīzs un pilnīgs. Šajā sakarā Komisija norāda arī, ka ar citiem līdzekļiem, piemēram, no importētāju datiem vai eksporta statistikas, nodrošināto un apstiprināto datu kopumu par eksporta cenām nevarēja saskaņot ar uzņēmuma revidētajiem pārskatiem, un arī tas liecina, ka šie dati nav ticami.

(41) Turklāt uzņēmums apgalvo, ka Komisija ir pieļāvusi tiesību kļūdu, normālās vērtības noteikšanai piemērojot pamatregulas 18. panta noteikumus, jo ir konstatēts, ka ticama nav tikai informācija par eksporta cenu. Šajā ziņā uzņēmums atkārto, ka PTO Antidempinga nolīguma II pielikumā minētajā ekspertu grupas ziņojumā lietā *DS 337: EC – Salmon (Norway)* ([8]), noteikts, ka "visa apstiprināmā informācija, kas tiek iesniegta attiecīgi tā, lai to lietas izskatīšanā izmantojot nerastos nepamatotas grūtības un savlaicīgi, kā arī iespējami ar tādu informācijas nesēju vai tādā datorvalodā, kā to pieprasījušas institūcijas, tiek ņemta vērā lēmumu pieņemšanā".

([5]) Lieta T-413/13, *City Cycle Industries*, ECLI:EU:T:2015:164, 120. un 121. punkts.
([6]) Lieta C-61/16 P, EBMA/*Giant* (Ķīna), 57. punkts, EU:C:2017:968.
([7]) Padomes Regula (EK) Nr. 950/2001 (OV L 134, 17.5.2001.), 43. un 44. apsvērums.
([8]) *Panel report, EC – Salmon (Norway)*, 7.354. un 7.355. apsvērums.

(42) Komisija uzskata, ka neatkarīgi no PTO Antidempinga nolīguma II pielikuma noteikumiem šajā lietā nebija nozīmes noteikt normālo vērtību. Uzņēmums iesniedza informāciju tā individuālās dempinga starpības noteikšanai. Komisija konstatēja, ka informācija, pēc kuras noteicama eksporta cena, kas ir pamatelements dempinga starpības noteikšanā, nav ticama, jo to nevar pārbaudīt. Trūkumi bija tik ievērojami, ka eksporta cenas noteikšanai sniegto informāciju nevarēja izmantot nemaz. Šādā gadījumā normālās vērtības noteikšana vienmēr būtu lieka, jo bez eksporta cenas nevar noteikt dempinga starpību.

(43) Visbeidzot, uzņēmums apgalvo, ka Komisija, ir pārkāpusi uzņēmuma tiesības uz aizstāvību, jo nav izpaudusi, kā noteikta normālā vērtība. Šajā sakarā uzņēmums pieprasīja arī uzklausīšanu pie uzklausīšanas amatpersonas, un tā tika sarīkota 2020. gada 16. janvārī.

(44) Kā paskaidrots 42. apsvērumā, šajā lietā normālā vērtība uzņēmumam netika noteikta. Tāpēc Komisija uzskata, ka tās rīcībā nav informācijas, ko tā nebūtu izpaudusi. Turklāt, atbildot uz agrāku uzņēmuma pieprasījumu atklāt, kā noteikta normālā vērtība, Komisija informēja uzņēmumu par visiem elementiem, ko tā būtu izmantojusi, ja normālā vērtība tiktu noteikta.

(45) Uzklausīšanā 2020. gada 16. janvārī uzklausīšanas amatpersona atzina, ka Komisija, neizpauzdama, kā aprēķināta normālā vērtība, nav pārkāpusi uzņēmuma tiesības uz aizstāvību.

(46) Tāpēc Komisija apstiprina pagaidu regulas 43.–48. apsvērumā izklāstītos secinājumus un saglabā lēmumu attiecīgajam uzņēmumam piemērot 18. panta 1. punkta pirmās daļas noteikumus. Tā kā uzņēmuma eksporta pārdošanas apjomu nevarēja pārbaudīt, Komisija nevarēja precīzi noteikt, kādi ražojuma veidi izmeklēšanas periodā eksportēti uz Savienību. Tāpēc un situācijā, kad šīs informācijas nebija, Komisija uzskatīja, ka ir lietderīgi noteikt, ka uzņēmumam piešķirtā starpība ir vienāda ar atlikušo starpību. Komisija norāda arī, ka tad, ja uzņēmums nākotnē spētu pierādīt, ka tā eksporta datus iespējams pārbaudīt, tas varētu pieprasīt, lai tam tiktu atmaksāti maksājumi, kas iekasēti saskaņā ar pamatregulas 11. panta 8. punktu.

3.2. **Normālā vērtība**

(47) Nav saņemtas piezīmes par pamatregulas 2. panta 6.a punkta b) apakšpunkta piemērošanu, reprezentatīvās valsts izvēli, neizkropļotu izmaksu aprēķināšanai izmantotajiem ražošanas faktoriem un atsauces vērtībām un normālās vērtības aprēķināšanu, tāpēc Komisija apstiprina pagaidu regulas 49. –178. apsvērumu.

3.3. **Eksporta cena**

(48) Nav saņemtas piezīmes par eksporta cenas noteikšanu, tāpēc tiek apstiprināts pagaidu regulas 179. apsvērums.

3.4. **Salīdzinājums un dempinga starpības**

(49) Pēc pagaidu regulas publicēšanas viens nesaistīts importētājs Savienībā apšaubīja dempinga pastāvēšanu attiecībā uz attiecīgo ražojumu vai tikai attiecībā uz vieglo pasažieru automobiļu TR.

(50) Šīs piezīmes ir tikai apgalvojumi bez tālāka pamatojuma, un tajās nav apstrīdēti Komisijas provizoriskie konstatējumi par normālo vērtību, eksporta cenu un to salīdzinājumu. Vienīgais izlasē palikušais ražotājs eksportētājs, kuram dempinga starpība tika faktiski aprēķināta pilnībā, šos konstatējumus un aprēķinus neapstrīdēja. Šis uzņēmums eksportēja uz Savienību arī vieglo pasažieru automobiļu TR. Tika konstatētas ievērojamas dempinga starpības gan attiecībā uz vieglo pasažieru automobiļu TR, gan komerciālo transportlīdzekļu TR.

(51) Nav saņemtas piezīmes par atlikušās dempinga starpības aprēķinu, tāpēc Komisija apstiprina pagaidu regulas 184. un 185. apsvērumā izklāstītos secinājumus.

(52) Turklāt nav saņemtas piezīmes par salīdzinājumu un dempinga starpībām, tāpēc Komisija apstiprina pagaidu regulas 180.–183., 186. un 187. apsvērumā izklāstītos secinājumus.

4. **KAITĒJUMS**

4.1. **Savienības ražošanas nozares un Savienības ražošanas apjoma noteikšana**

(53) Pēc pagaidu regulas publicēšanas nav saņemtas piezīmes par šo izlasi, tāpēc Komisija apstiprina savus pagaidu regulas 188. un 189. apsvērumā izklāstītos secinājumus.

4.2. **Savienības tirgus un patēriņš**

(54) Viens nesaistīts importētājs apgalvo, ka Komisija pagaidu regulas 190. apsvērumā ir izdarījusi nepareizus secinājumus un ka vienā izmeklēšanā nevajadzētu kopā aplūkot vieglo pasažieru automobiļu riteņus un komerciālo transportlīdzekļu riteņus. Šī ieinteresētā persona uzskata, ka dempings būtu ievērojams komerciālo transportlīdzekļu riteņiem, bet ne vieglo pasažieru automobiļu riteņiem. Pēc galīgās informācijas izpaušanas tas pats importētājs uzstāja, ka vieglo pasažieru automobiļu riteņi un komerciālo transportlīdzekļu riteņi nebūtu jāaplūko kopā vienā izmeklēšanā, jo vieglo pasažieru automobiļu riteņi veido mazāk nekā 1 % no kopējā Savienības patēriņa kilogramos.

(55) Tomēr Komisija uzskata, ka vieglo pasažieru automobiļu riteņiem un komerciālo transportlīdzekļu riteņiem ir vienādas fizikālās un tehniskās pamatīpašības un ka tie ir tikai dažādi attiecīgā ražojuma veidi. Tādējādi šī izmeklēšana attiecas tikai uz vienu ražojumu. Dempinga lieluma iespējamās atšķirības starp dažādiem attiecīgā ražojuma veidiem nekādā ziņā nebija būtiskas izmeklēšanas tvēruma novērtēšanai, proti, attiecīgā ražojuma definēšanai. Katrā ziņā Komisija konstatēja ievērojamu dempingu attiecībā uz visiem izmeklētajiem ražojumu veidiem. Tādējādi, pat ja šis elements būtu vērā ņemams, kas tā nav, apgalvojums ir nepareizs faktu ziņā. Komisija atgādina pagaidu regulas 190.–192. apsvērumā izdarītos konstatējumus, kas liecina, ka gan Ķīnas, gan Savienības ražotāji līdzīgi darbojas vieglo pasažieru automobiļu riteņu un komerciālo transportlīdzekļu riteņu segmentā un abos segmentos ievērojama tirgus daļa ir gan eksportam no attiecīgās valsts Savienībā, gan Savienības ražošanas nozares pārdotajam apjomam. Savienībā aptuveni 65 % no pārdoto gabalu skaita ir vieglo pasažieru automobiļu riteņi. Lai kāds būtu ražojuma veids vai izplatīšanas kanāls, imports par dempinga cenām spēj negatīvi ietekmēt Savienības ražošanas nozari. Tāpēc šis apgalvojums tiek noraidīts.

(56) Nav saņemtas piezīmes par Savienības tirgu un patēriņu Savienībā, tāpēc Komisija apstiprina savus pagaidu regulas 190.–195. apsvērumā izklāstītos secinājumus.

4.3. **Imports no attiecīgās valsts**

(57) Nav saņemtas piezīmes par šo iedaļu, tāpēc Komisija apstiprina savus pagaidu regulas 196.–204. apsvērumā izklāstītos secinājumus.

4.4. **Savienības ražošanas nozares ekonomiskais stāvoklis**

4.4.1. *Vispārīgas piezīmes*

(58) Nav saņemtas piezīmes, tāpēc Komisija apstiprina savus pagaidu regulas 205.–209. apsvērumā izklāstītos secinājumus.

4.4.2. *Makroekonomiskie rādītāji*

(59) Nav saņemtas piezīmes par makroekonomiskajiem rādītājiem, tāpēc Komisija apstiprina savus pagaidu regulas 210.–218. apsvērumā izklāstītos secinājumus.

4.4.3. *Mikroekonomiskie rādītāji*

(60) Nav saņemtas piezīmes mikroekonomiskajiem rādītājiem, tāpēc Komisija apstiprina savus pagaidu regulas 219.–230. apsvērumā izklāstītos secinājumus.

4.4.4. *Secinājums par kaitējumu*

(61) Nav saņemtas piezīmes par kaitējumu, tāpēc Komisija apstiprina savus pagaidu regulas 231.–234. apsvērumā izklāstītos secinājumus.

5. **CĒLOŅSAKARĪBA**

5.1. **Importa par dempinga cenām radītā ietekme**

(62) Pagaidu posmā Komisija secināja, ka Savienības ražošanas nozare ir zaudējusi pārdošanas apjomu un tirgus daļu importam par dempinga cenām no attiecīgās valsts un ka šā importa pārdošanas cenas bijušas zemākas nekā Savienības ražotāju pārdošanas cenas. Pagaidu posmā bija arī pierādījumi, ka šīs dempinga cenas izmeklēšanas periodā ir izraisījušas cenu nospiešanu. Pēdējie konstatējumi ir atspoguļoti pagaidu regulas 8. tabulā, kas liecina, ka jau 2017. gadā Savienības ražošanas nozares pārdošanas cenas Savienībā palielinājās lēnāk nekā tās ražošanas izmaksas, savukārt izmeklēšanas periodā Savienības ražotāji bija spiesti pārdot zem ražošanas izmaksām. Šie konstatējumi ir apstiprināti galīgajā posmā.

(63) Pēc galīgās informācijas izpaušanas un uzklausīšanā pie uzklausīšanas amatpersonas Ķīnas uzņēmumu grupa apgalvoja, ka Savienības ražošanas nozares tirgus daļas samazināšanās nav pilnībā saistāma ar importu no Ķīnas tāpēc, ka Ķīnas tirgus daļas pieaugums attiecīgajā periodā bijis mazāks nekā Savienības ražotāju tirgus daļas samazinājums minētajā periodā ([9]). Tā pati grupa norāda, ka Komisija nav izskaidrojusi, kā mazā tirgus daļa, ko ieņēma imports no Ķīnas, negatīvi ietekmējusi Savienības tirgu, kurā dominēja Savienības ražotāji – lai gan importa cenas no Ķīnas attiecīgajā periodā samazinājās par 7 %.

(64) Komisija norāda, ka netiek prasīts saistīt visu konstatēto kaitējumu ar attiecīgo importu; šādas saistāmības analīzē toties tiek vērtēts, vai attiecīgais imports ir radījis konstatēto kaitējumu, ko šajā lietā neviena ieinteresētā persona nav apstrīdējusi. Kā skaidrots pagaidu regulas 239.–252. apsvērumā, visā attiecīgajā periodā dempinga importa no ĶTR radītais cenu spiediens mazināja Savienības ražošanas nozares pārdošanas apjomus un pārdošanas cenas, sevišķi negatīva ietekme tam bija 2017. gadā un izmeklēšanas periodā, kad pieauga izmaksas. Šāds spiediens izmeklēšanas periodā radīja smagus ražošanas, pārdošanas un rentabilitātes zaudējumus. Pārējie pārbaudītie faktori ne atsevišķi, ne kopā nemazina cēloņsakarību starp importu par dempinga cenām un Savienības ražošanas nozarei nodarīto kaitējumu.

(65) Nav saņemtas citas piezīmes par konstatētā kaitējuma saistību ar aplūkoto importu, tāpēc Komisija apstiprina savus pagaidu regulas 236.–238. apsvērumā izklāstītos secinājumus.

5.2. **Citu faktoru ietekme**

(66) Pēc pagaidu regulas publicēšanas nesaistīts importētājs apšaubīja pamatojumu, kura dēļ netika sākta izmeklēšana pret Turciju. Uzņēmums apgalvo, ka, spriežot pēc pagaidu regulas 4. un 12. tabulas, izmeklēšanas periodā tērauda riteņu importa apjoms no Turcijas pārsniedzis importa apjomu no ĶTR un importa cenas bijušas līdzīgas.

(67) Komisija vispirms norāda, ka izmeklēšana tika sākta pret valsti, par kuru laikā, kad tika ierosināta lieta, bija iesniegti pietiekami pierādījumi par dempingu, kas rada kaitējumu. Faktiski sūdzībā bija sniegti pierādījumi, ka importa cenas no Turcijas bija pietiekami augstas, lai neradītu kaitējumu Savienības ražošanas nozarei. Otrkārt, kā paskaidrots pagaidu regulas 241. apsvērumā, Komisija analizēja gan Ķīnas, gan Turcijas importa apjomu un cenu dinamiku attiecīgajā periodā. Pamatojoties uz pierādījumiem lietas materiālos, Komisija secināja, ka Turcijas cenas vidēji bija par aptuveni 25 % augstākas nekā Ķīnas cenas.

([9]) Pagaidu regulas 3. tabulā parādīts, ka importam no Ķīnas tirgus daļa Savienības tirgū no 2,6 % 2015. gadā palielinājās līdz 5,3 % izmeklēšanas periodā. Pagaidu regulas 6. tabulā redzams, ka Savienības ražotāju tirgus daļa Savienības tirgū no 84,9 % 2015. gadā samazinājās līdz 79,8 % izmeklēšanas periodā.

(68) Pēc galīgās informācijas izpaušanas Ķīnas uzņēmumu grupa norādīja, ka importa apjoms no Turcijas bijis lielāks nekā importa apjoms no Ķīnas. Tā piebilda, ka atšķirībā no Ķīnas izcelsmes importa cenām Turcijas izcelsmes importa cenas no 2017. gada līdz izmeklēšanas periodam ir samazinājušās, un apgalvoja, ka Komisija nav analizējusi šādas tendences ietekmi uz Savienības ražotājiem nodarīto kaitējumu. Šī persona šos jautājumus atkārtoja uzklausīšanā pie uzklausīšanas amatpersonas, kur tā arī apgalvoja, ka izmeklēšanas periodā Turcijas izcelsmes importa tirgus daļa (9,6 %) salīdzinājumā ar Ķīnas importa tirgus daļu (5,3 %) bijusi ievērojama, un norādīja uz citu valstu izcelsmes importa tirgus daļu (5,2 %).

(69) Komisija atkārtoti norādīja, ka *Eurostat* dati neļauj gūt precīzu priekšstatu par importa cenu līmeni, bet norādīja arī, ka pagaidu regulas 4. un 12. tabula liecina, ka katrā attiecīgā perioda gadā un izmeklēšanas periodā vidējās Ķīnas izcelsmes importa cenas par kilogramu bija zemākas nekā Turcijas izcelsmes importa cenas un ievērojami zemākas par citu valstu izcelsmes importa cenām. Ķīnas izcelsmes importa cenu un Turcijas izcelsmes importa cenu dinamikas atšķirība ir neliela un uzskatāma par nebūtisku, ņemot vērā arī *Eurostat* datu trūkumus, kas uzsvērti pagaidu regulas 200. apsvērumā, un neapstrīdētos konstatējumus, kuri apkopoti pagaidu regulas 241. apsvērumā, kā minēts iepriekš 67. apsvērumā. Tādējādi Komisija uzskata, ka Turcijas izcelsmes importa cenas neietekmē konstatējumu, ka Ķīnas izcelsmes TR imports ir nodarījis kaitējumu Savienības ražotājiem.

(70) Nav saņemtas citas piezīmes par konstatētā kaitējuma saistību ar aplūkoto importu, tāpēc Komisija apstiprina savus pagaidu regulas 239.–250. apsvērumā izklāstītos secinājumus.

5.3. **Secinājumi par cēloņsakarību**

(71) Pamatojoties uz iepriekš minēto, Komisija secina, ka neviens no pārējiem pārbaudītajiem faktoriem nevarēja būtiski ietekmēt Savienības ražošanas nozares situāciju, ko raksturo kaitējums. Tādējādi neviens no faktoriem, izvērtētiem atsevišķi vai kopā, nemazina cēloņsakarību starp importu par dempinga cenām un kaitējumu Savienības ražošanas nozarei tādā mērā, ka šāda cēloņsakarība vairs nebūtu patiesa un būtiska, un apstiprina secinājumu pagaidu regulas 252. apsvērumā.

6. **SAVIENĪBAS INTERESES**

6.1. **Savienības ražošanas nozares intereses**

(72) Nav saņemtas piezīmes par Savienības ražošanas nozares interesēm, tāpēc tiek apstiprināti pagaidu regulas 254. un 255. apsvērumā izklāstītie secinājumi.

6.2. **Nesaistītu importētāju un lietotāju intereses**

(73) Pēc pagaidu regulas publicēšanas kāds importētājs apgalvo, ka pasākumiem būtu postoša ietekme uz tā darījumdarbību. Cits importētājs norāda, ka izmeklēšanai būtu nepamatota negatīva ietekme uz tā importa darbībām, patērētājiem un vidi, bet šo ietekmi neizskaidro un neraksturo kvantitatīvi. Neviena persona nav sniegusi pierādījumus sava apgalvojuma pamatošanai. Komisija uzskata, ka pierādījumu tūkumu dēļ tā nevar secināt, ka iespējamā negatīvā ietekme pārsniedz vajadzību pēc pasākumiem, kas atjaunotu vienlīdzīgus konkurences apstākļus Savienības TR tirgū. Izmeklēšanā ir konstatēts, ka faktiski attiecīgā ražojuma piegāde no citiem avotiem ir pietiekama, lai saglabātu pienācīgu piegādi par taisnīgām tirgus cenām.

(74) Pēc pagaidu regulas publicēšanas neviena persona, kas pārstāv lietotāju intereses, nepieteicās un neiesniedza piezīmes.

(75) Nav saņemtas citas piezīmes par nesaistīto importētāju un lietotāju interesēm, tāpēc tiek apstiprināti pagaidu regulas 256.–259. apsvērumā izklāstītie secinājumi.

6.3. **Secinājums par Savienības interesēm**

(76) Pamatojoties uz iepriekš minēto un ņemot vērā, ka nav saņemtas citas piezīmes, tiek apstiprināti pagaidu regulas 260. apsvērumā izklāstītie secinājumi.

7. GALĪGIE ANTIDEMPINGA PASĀKUMI

7.1. Kaitējuma novēršanas līmenis

(77) Ievērojot pamatregulas 9. panta 4. punkta trešo daļu, Komisija novērtēja importa apjomu dinamiku iepriekš 4. apsvērumā aprakstītajā iepriekšējas informācijas izpaušanas periodā, lai atspoguļotu papildu kaitējumu gadījumā, ja minētajā periodā notiktu turpmāks ievērojams izmeklējamā importa pieaugums. *Eurostat*, 14. panta 6. punkta datubāzē un datubāzē *Surveillance 2* pieejamā informācija liecina, ka attiecīgā ražojuma importa apjomi izmeklēšanas periodā un iepriekšējas informācijas izpaušanas periodā nav turpinājuši ievērojami pieaugt. Tāpēc nav izpildītas prasības, kas attiecas uz pieaugumu, saskaņā ar 9. panta 4. punktu nosakot kaitējuma starpību, tāpēc kaitējuma starpība nav koriģēta.

(78) Pamatojoties uz minēto un ņemot vērā, ka nav saņemtas piezīmes par kaitējuma novēršanas līmeni, tiek apstiprināti pagaidu regulas 262.–269. apsvērumā izklāstītie secinājumi.

7.2. Galīgie pasākumi

(79) Ņemot vērā secinājumus par dempingu, kaitējumu, cēloņsakarību un Savienības interesēm, lai novērstu turpmāku kaitējumu Savienības ražošanas nozarei, ko rada attiecīgā ražojuma imports par dempinga cenām, būtu jānosaka galīgie antidempinga pasākumi.

(80) Attiecībā uz ĶTR izcelsmes tērauda riteņu importu būtu jānosaka galīgie antidempinga pasākumi saskaņā ar mazākā maksājuma noteikumu, kas paredzēts pamatregulas 7. panta 2. punktā un 9. panta 4. punkta otrajā daļā.

(81) Pamatojoties uz iepriekš minēto, galīgā antidempinga maksājuma likmēm, kas izteiktas kā *CIF* cena ar piegādi līdz Savienības robežai pirms muitas nodokļa nomaksas, vajadzētu būt šādām.

Uzņēmums	Dempinga starpība (%)	Kaitējuma starpība (%)	Galīgais antidempinga maksājums (%)
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
Citi uzņēmumi, kas sadarbojās	69,4	50,3	50,3
Visi pārējie uzņēmumi	80,1	66,4	66,4

(82) Uzņēmumu antidempinga maksājuma individuālās likmes, kas norādītas šajā regulā, ir noteiktas, pamatojoties uz šīs izmeklēšanas konstatējumiem. Tādējādi tās atspoguļo izmeklēšanā konstatēto stāvokli attiecībā uz minētajiem uzņēmumiem. Tādējādi šīs maksājumu likmes ir piemērojamas tikai tāda attiecīgā ražojuma importam, kura izcelsme ir ĶTR un kuru ražojuši minētie tiesību subjekti. Uz importēto attiecīgo ražojumu, ko ražojis kāds cits uzņēmums, kurš nav konkrēti minēts šīs regulas rezolutīvajā daļā, ieskaitot subjektus, kas saistīti ar konkrēti minētajiem uzņēmumiem, būtu jāattiecina maksājuma likme, kura piemērojama "visiem pārējiem uzņēmumiem". Uz to nebūtu jāattiecina individuālās antidempinga maksājuma likmes.

(83) Ja uzņēmums pēc tam maina kāda sava subjekta nosaukumu, tas var pieprasīt, lai tam piemērotu minētās individuālās antidempinga maksājuma likmes. Šāds pieprasījums ir adresējams Komisijai ([10]). Pieprasījumā jāietver visa attiecīgā informācija, ar ko var pierādīt, ka šāda maiņa neietekmē uzņēmuma tiesības izmantot tam piemērojamo maksājuma likmi. Ja uzņēmuma nosaukuma maiņa neietekmē tā tiesības izmantot tam piemērojamo maksājuma likmi, tad *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* publicē paziņojumu par nosaukuma maiņu.

([10]) *European Commission, Directorate-General for Trade, Directorate H, Rue de la Loi 170, 1040 Brussels, Belgium.*

(84) Lai iespējami mazinātu antidempinga pasākumu apiešanas risku maksājuma likmju lielo atšķirību dēļ, ir nepieciešami īpaši pasākumi, kas nodrošina individuālo antidempinga maksājumu pienācīgu piemērošanu. Uzņēmumiem, uz kuriem attiecas individuālie antidempinga maksājumi, jāuzrāda derīgs komercrēķins dalībvalstu muitas dienestiem. Rēķinam jāatbilst prasībām, kas izklāstītas šīs regulas 1. panta 3. punktā. Uz importu, kam nav pievienots šāds rēķins, būtu jāattiecina antidempinga maksājums, kas piemērojams "visiem pārējiem uzņēmumiem".

(85) Kaut arī šā rēķina uzrādīšana dalībvalstu muitas dienestiem ir vajadzīga, lai importam piemērotu antidempinga maksājuma individuālās likmes, tas nav vienīgais elements, kas muitas dienestiem jāņem vērā. Pat tad, ja uzrādītais rēķins atbilst visām prasībām, kas izklāstītas šīs regulas 1. panta 3. punktā, dalībvalstu muitas dienestiem, ievērojot tiesību aktus muitas jomā, būtu jāveic ierastās pārbaudes, un, tāpat kā citos gadījumos, tie var pieprasīt papildu dokumentus (kravas nosūtīšanas dokumentus utt.), lai pārbaudītu deklarācijā sniegto ziņu precizitāti un nodrošinātu, ka pēc tam pamatoti tiek piemērota maksājuma likme.

(86) Ja uzņēmumam, kam noteiktas mazākas individuālās maksājuma likmes, īpaši pēc attiecīgo pasākumu noteikšanas būtiski palielinās eksporta apjoms, šādu palielinājumu pašu par sevi var uzskatīt par pasākumu noteikšanas izraisītām pārmaiņām tirdzniecības modelī pamatregulas 13. panta 1. punkta nozīmē. Ja ir izpildīti attiecīgie nosacījumi, šādos apstākļos var sākt pretapiešanas izmeklēšanu. Šajā izmeklēšanā citustarp var pārbaudīt nepieciešamību atcelt individuālo(-ās) maksājuma likmi(-es) un piemērot valsts mēroga maksājumu.

(87) Lai nodrošinātu antidempinga maksājumu pareizu piemērošanu, antidempinga maksājums, kas noteikts "visiem pārējiem uzņēmumiem", būtu jāpiemēro ne tikai ražotājiem eksportētājiem, kas šajā izmeklēšanā nesadarbojās, bet arī ražotājiem, kuri izmeklēšanas periodā neeksportēja uz Savienību.

(88) TR statistiku bieži izsaka gabalu skaitā. Taču kombinētajā nomenklatūrā, kas noteikta Padomes Regulas (EEK) Nr. 2658/87 ([11]) I pielikumā, tērauda riteņiem nav noteikta šāda papildu mērvienība. Tāpēc ir nepieciešams paredzēt, ka deklarācijā par laišanu brīvā apgrozībā attiecībā uz attiecīgā ražojuma importu jānorāda ne tikai svars kilogramos vai tonnās, bet arī gabalu skaits. Gabali būtu jānorāda attiecībā uz *TARIC* kodiem 8708 70 10 80, 8708 70 10 85, 8708 70 99 20, 8708 70 99 80, 8716 90 90 95 un 8716 90 90 97.

7.3. **Pagaidu maksājumu galīgā iekasēšana**

(89) Ņemot vērā konstatētās dempinga starpības un Savienības ražošanas nozarei radītā kaitējuma līmeni, būtu galīgi jāiekasē summas, kas nodrošinātas ar pagaidu regulā noteikto pagaidu antidempinga maksājumu.

8. **SAISTĪBU PIEDĀVĀJUMS**

(90) Iesniegtajā informācijā pēc pagaidu informācijas izpaušanas viens no izlasē iekļautajiem Ķīnas ražotājiem eksportētājiem norādīja, ka vēlas piedāvāt cenu saistības. Tomēr uzņēmuma sākotnējā piedāvājumā nebija vissvarīgākā saistību elementa – minimālās importa cenas līmeņa. Tāpēc Komisija nepieņēma šo pieprasījumu

9. **NOBEIGUMA NOTEIKUMS**

(91) Ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES, Euratom) 2018/1046 ([12]) 109. pantu, ja summa ir jāatmaksā pēc Eiropas Savienības Tiesas sprieduma, maksājamā procentu likme ir tā likme, ko Eiropas Centrālā banka piemēro savām galvenajām refinansēšanas operācijām un kas ir publicēta *Eiropas Savienības Oficiālā Vēstneša* C sērijā katra mēneša pirmajā kalendārajā dienā.

(92) Šajā regulā paredzētie pasākumi ir saskaņā ar atzinumu, kuru sniegusi komiteja, kas izveidota ar Regulas (ES) 2016/1036 15. panta 1. punktu,

---

([11]) Padomes 1987. gada 23. jūlija Regula (EEK) Nr. 2658/87 par tarifu un statistikas nomenklatūru un kopējo muitas tarifu (OV L 256, 7.9.1987., 1. lpp.).

([12]) Eiropas Parlamenta un Padomes 2018. gada 18. jūlija Regula (ES, Euratom) 2018/1046 par finanšu noteikumiem, ko piemēro Savienības vispārējam budžetam, ar kuru groza Regulas (ES) Nr. 1296/2013, (ES) Nr. 1301/2013, (ES) Nr. 1303/2013, (ES) Nr. 1304/2013, (ES) Nr. 1309/2013, (ES) Nr. 1316/2013, (ES) Nr. 223/2014, (ES) Nr. 283/2014 un Lēmumu Nr. 541/2014/ES un atceļ Regulu (ES, Euratom) Nr. 966/2012 (OV L 193, 30.7.2018., 1. lpp.).

IR PIEŅĒMUSI ŠO REGULU.

1. pants

1. Tiek noteikts galīgs antidempinga maksājums importētiem tērauda riteņiem, kas konstruēti izmantošanai uz ceļa, neatkarīgi no tā, vai tiem ir piederumi un vai tie ir aprīkoti ar riepām, paredzētiem:

— vilcējiem,

— mehāniskajiem transportlīdzekļiem cilvēku un/vai preču pārvadāšanai,

— speciālajiem mehāniskajiem transportlīdzekļiem (piemēram, ugunsdzēsības automobiļiem, laistītājautomobiļiem),

— iepriekš uzskaitīto transportlīdzekļu piekabēm vai puspiekabēm bez mehāniskās piedziņas,

ar Ķīnas Tautas Republikas izcelsmi un patlaban klasificēti ar KN kodiem ex 8708 70 10, ex 8708 70 99 un ex 8716 90 90 (*TARIC* kodi 8708 70 10 80, 8708 70 10 85, 8708 70 99 20, 8708 70 99 80, 8716 90 90 95 un 8716 90 90 97) ("attiecīgais ražojums").

Ir izslēgti šādi ražojumi:

— tērauda riteņi patlaban apakšpozīcijā 8701 10 klasificēto kājniektraktoru rūpnieciskai montāžai,

— riteņi ceļu kvadricikliem,

— viengaballējuma zvaigžņveida riteņu rumbas no tērauda,

— riteņi mehāniskajiem transportlīdzekļiem, kas īpaši konstruēti lietojumiem ārpus koplietošanas ceļiem (piemēram, riteņi lauksaimniecības traktoriem vai mežsaimniecības traktoriem, dakštveres autoiekrāvējiem, lidostas traktoriem, pašizgāzējiem, kas nav paredzēti braukšanai pa automaģistrālēm),

— tādi vieglo pasažieru automobiļu piekabju, autofurgonu riteņi bez mehāniskās piedziņas, kuru diametrs ir 16 collas vai mazāks,

— piekabju vai puspiekabju riteņi, kas īpaši konstruēti lietojumiem ārpus koplietošanas ceļiem (piemēram, lauksaimniecības piekabju un citāda uz lauka izmantojama aprīkojuma riteņi).

2. Galīgā antidempinga maksājuma likme, ko piemēro tālāk uzskaitīto uzņēmumu ražotā 1. punktā aprakstītā ražojuma neto cenai ar piegādi līdz Savienības robežai pirms nodokļa nomaksas, ir šāda.

Uzņēmums	Galīgais antidempinga maksājums (%)	*TARIC* papildu kods
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
Citi pielikumā uzskaitītie uzņēmumi, kas sadarbojās	50,3	Skatīt pielikumu
Visi pārējie uzņēmumi	66,4	C999

3. Šā panta 2. punktā minētajiem uzņēmumiem individuālās maksājuma likmes piemēro tikai tad, ja dalībvalstu muitas dienestiem tiek uzrādīts derīgs komercrēķins, kurā ir šāda deklarācija, kuru datējusi un parakstījusi šo rēķinu izdevušās struktūras amatpersona un kurā norādīts tās vārds, uzvārds un ieņemamais amats: *"Es, apakšā parakstījies, apliecinu, ka šajā rēķinā norādīto (gabalus skaitu) (attiecīgā ražojuma), ko pārdod eksportam uz Eiropas Savienību, ir ražojis uzņēmums (uzņēmuma nosaukums un adrese) (*TARIC *papildu kods), kurš atrodas [attiecīgajā valstī]. Apliecinu, ka šajā rēķinā sniegtā informācija ir pilnīga un pareiza."* Ja šāds rēķins netiek uzrādīts, piemēro "visiem pārējiem uzņēmumiem" piemērojamo maksājumu.

4. Ja nav noteikts citādi, piemēro spēkā esošos noteikumus par muitas nodokļiem.

2. pants

Galīgi iekasē summas, kas nodrošinātas ar pagaidu antidempinga maksājumu atbilstīgi Īstenošanas regulai (ES) 2019/1693.

3. pants

Ja kāda persona no Ķīnas Tautas Republikas sniedz pietiekamus pierādījumus Komisijai, ka tā:

i) sākotnējās izmeklēšanas periodā (no 2018. gada 1. janvāra līdz 2018. gada 31. decembrim) nav eksportējusi 1. panta 1. punktā aprakstītās Ķīnas Tautas Republikas izcelsmes preces;

ii) nav saistīta ar eksportētāju vai ražotāju, uz kuru attiecas ar šo regulu noteiktie pasākumi; un

iii) pēc izmeklēšanas perioda beigām tā ir vai nu faktiski eksportējusi attiecīgās preces, vai arī uzņēmusies neatsaucamas līgumsaistības eksportēt uz Savienību ievērojamu daudzumu.

Komisija var grozīt pielikumu, lai uz šo ražotāju attiecinātu izlasē neiekļautajiem ražotājiem, kuri sadarbojās, piemērojamo maksājumu, proti, 50,3 %.

4. pants

Ja tiek iesniegta deklarācija par laišanu brīvā apgrozībā attiecībā uz 1. pantā minētajiem ražojumiem, attiecīgajā deklarācijas laukā ieraksta importēto ražojumu gabalu skaitu.

5. pants

Šī regula stājas spēkā nākamajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē, 2020. gada 3. martā

Komisijas vārdā –
Priekšsēdētāja
Ursula VON DER LEYEN

PIELIKUMS

Izlasē neiekļautie Ķīnas ražotāji eksportētāji, kas sadarbojās

Nosaukums	*TARIC* papildu kods
Dongfeng Automobile Chassis System Co., Ltd (dēvēts arī *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