VYKONÁVACIE NARIADENIE KOMISIE (EÚ) 2020/353

z 3. marca 2020,

ktorým sa ukladá konečné antidumpingové clo a s konečnou platnosťou vyberá predbežné clo uložené na dovoz oceľových cestných kolies s pôvodom v Čínskej ľudovej republike

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/1036 z 8. júna 2016 o ochrane pred dumpingovými dovozmi z krajín, ktoré nie sú členmi Európskej únie ([1]) (ďalej len „základné nariadenie"), a najmä na jeho článok 9 ods. 4,

keďže:

1. POSTUP

1.1. Začatie

(1) Dňa 15. februára 2019 Európska komisia (ďalej len „Komisia") začala antidumpingové prešetrovanie týkajúce sa dovozu oceľových kolies s pôvodom v Čínskej ľudovej republike (ďalej len „ČĽR" alebo „dotknutá krajina") do Únie na základe článku 5 základného nariadenia. Komisia uverejnila oznámenie o začatí konania v *Úradnom vestníku Európskej únie* ([2]) (ďalej len „oznámenie o začatí konania"). Vymedzenie výrobku, ktorého sa prešetrovanie týka, bolo objasnené v oznámení, ktorým sa mení oznámenie o začatí konania ([3]).

(2) Komisia začala prešetrovanie na základe podnetu, ktorý 3. januára 2019 podalo Európske združenie výrobcov kolies (ďalej len „EUWA" alebo „navrhovateľ") v mene výrobcov, ktorých výroba predstavuje viac ako 25 % celkovej výroby oceľových cestných kolies v Únii. Podnet obsahoval dôkazy o existencii dumpingu a výslednej značnej ujme, ktoré boli dostatočné na odôvodnenie začatia prešetrovania.

1.2. Registrácia

(3) Komisia nezaviedla registráciu dovozu dotknutého výrobku podľa článku 14 ods. 5a základného nariadenia, ako je vysvetlené v odôvodnení 4 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2019/1693 ([4]) (ďalej len „predbežné nariadenie"). Žiadna strana nepredložila v tejto súvislosti žiadne pripomienky.

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

([2]) Oznámenie o začatí antidumpingového konania týkajúceho sa dovozu oceľových kolies s pôvodom v Čínskej ľudovej republike (Ú. v. EÚ C 60, 15.2.2019, s. 19).

([3]) Oznámenie, ktorým sa mení oznámenie o začatí antidumpingového konania týkajúceho sa dovozu oceľových kolies s pôvodom v Čínskej ľudovej republike (Ú. v. EÚ C 111, 25.3.2019, s. 52).

([4]) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2019/1693 z 9. októbra 2019, ktorým sa ukladá predbežné antidumpingové clo na dovoz oceľových kolies s pôvodom v Čínskej ľudovej republike (Ú. v. EÚ L 259, 10.10.2019, s. 15).

1.3. **Predbežné opatrenia**

(4) V súlade s článkom 19a základného nariadenia Komisia 19. septembra 2019 poskytla stranám zhrnutie o navrhovaných clách a podrobné informácie o výpočte dumpingového rozpätia a rozpätia primeraného na odstránenie ujmy spôsobenej výrobnému odvetviu Únie. Zainteresované strany boli vyzvané, aby sa do troch pracovných dní vyjadrili k správnosti výpočtov. Neboli predložené žiadne pripomienky.

(5) Dňa 11. októbra 2019 Komisia uložila predbežným nariadením (EÚ) 2019/1693 predbežné antidumpingové clo na dovoz oceľových kolies s pôvodom v Čínskej ľudovej republike do Únie.

(6) Ako je uvedené v odôvodnení 23 predbežného nariadenia, prešetrovanie dumpingu a ujmy sa vzťahovalo na obdobie od 1. januára 2018 do 31. decembra 2018 (ďalej len „obdobie prešetrovania“ alebo „OP“) a preskúmanie trendov relevantných z hľadiska posúdenia ujmy sa vzťahovalo na obdobie od 1. januára 2015 do konca obdobia prešetrovania (ďalej len „posudzované obdobie“).

1.4. **Ďalší postup**

(7) Po poskytnutí základných skutočností a úvah, na základe ktorých boli uložené predbežné antidumpingové opatrenia (ďalej len „predbežné poskytnutie informácií“), navrhovateľ, osem dovozcov a/alebo ďalších predajcov a dvaja čínski vyvážajúci výrobcovia predložili svoje písomné podania, v ktorých informovali o svojich stanoviskách k predbežným zisteniam.

(8) Stranám, ktoré o to požiadali, bola poskytnutá možnosť vypočutia. Vypočutie sa uskutočnilo s jedným čínskym vyvážajúcim výrobcom. V tejto fáze nebola podaná žiadna žiadosť o vypočutie s úradníkom pre vypočutie v obchodných konaniach.

(9) Komisia pokračovala v získavaní a overovaní všetkých informácií, ktoré považovala za potrebné pre svoje konečné zistenia. Komisia pri práci na svojich konečných zisteniach vzala do úvahy pripomienky predložené zainteresovanými stranami a tam, kde to bolo vhodné, zrevidovala svoje predbežné závery.

(10) Komisia informovala všetky zainteresované strany o základných skutočnostiach a úvahách, na základe ktorých zamýšľala uložiť konečné antidumpingové clo na dovoz oceľových cestných kolies s pôvodom v ČĽR do Únie (ďalej len „konečné poskytnutie informácií“). Všetkým stranám sa poskytla lehota, v ktorej mohli ku konečnému poskytnutiu informácií predložiť pripomienky.

(11) Jeden neprepojený dovozca sa 9. januára 2020 zúčastnil na vypočutí s útvarmi Komisie. Dňa 16. januára 2020 sa jedna skupina čínskych vyvážajúcich výrobcov za prítomnosti úradníka pre vypočutie v obchodných konaniach zúčastnila na vypočutí, ktoré sa týkalo fázy po konečnom poskytnutí informácií.

(12) Pripomienky, ktoré predložili zainteresované strany, boli posúdené a v náležitých prípadoch zohľadnené v tomto nariadení.

1.5. **Výber vzorky**

(13) Keďže k výberu vzorky neboli predložené pripomienky, potvrdili sa odôvodnenia 7 až 18 predbežného nariadenia.

1.6. **Obdobie prešetrovania a posudzované obdobie**

(14) Keďže neboli predložené pripomienky týkajúce sa obdobia prešetrovania a posudzovaného obdobia, potvrdilo sa odôvodnenie 23 predbežného nariadenia.

2. **DOTKNUTÝ VÝROBOK A PODOBNÝ VÝROBOK**

2.1. **Tvrdenia týkajúce sa vymedzenia výrobku**

(15) V nadväznosti na uverejnenie predbežného nariadenia viaceré strany poukázali na nejasnosti, pokiaľ ide o opis kódu TARIC 8716 90 90 97, t. j. jedného z kódov, ktoré sú predmetom predbežných opatrení. Tieto strany požiadali Komisiu, aby potvrdila, že tento kód sa vzťahuje len na kolesá cestných vozidiel, a teda sa nevzťahuje na kolesá na fúriky a ručné vozíky.

(16) Komisia potvrdila, že tento výklad je správny a že kolesá na fúriky a ručné vozíky nespadajú do rozsahu tohto prešetrovania. V záujme jasnosti Komisia náležitým spôsobom upravila opis predmetného kódu TARIC. Dňa 29. októbra 2019 Komisia takisto uverejnila záznam do spisu, ktorým všetky zainteresované strany informovala o tejto úprave.

(17) Tesne pred uverejnením predbežného nariadenia jeden neprepojený dovozca požiadal o vylúčenie rezervných oceľových cestných kolies pre osobné automobily s odôvodnením, že nemajú rovnaké základné technické a fyzické vlastnosti ako všetky ostatné výrobky, ktoré patria do vymedzenia výrobku. Tento dovozca tvrdil, že rezervné oceľové cestné kolesá sa nemôžu používať ako normálne kolesá, pretože ich rýchlosť je obmedzená na 80 km/hod. Táto strana ďalej tvrdila, že celková výroba rezervných oceľových cestných kolies pre osobné automobily v Únii je veľmi malá a dokonca neexistujúca v prípade trhu s náhradnými dielmi (na rozdiel od segmentu výrobcov pôvodného zariadenia alebo „VPZ“, kde sú kolesá zabudované do vozidla počas výrobného procesu).

(18) Komisia zamietla žiadosť tohto neprepojeného dovozcu. Rýchlostným obmedzením sa nemenia základné technické a fyzické vlastnosti kolesa a dovozca neposkytol žiadne ďalšie dôkazy, ktoré by preukazovali, že by sa technické a fyzické vlastnosti takýchto rezervných cestných kolies líšili od všetkých ostatných výrobkov patriacich do vymedzenia výrobku tohto prešetrovania. Okrem toho samotná strana potvrdila, že v Únii existuje výroba tohto typu kolies, a teda konkurencia s dovážanými rezervnými oceľovými cestnými kolesami. Skutočnosť, že výrobné odvetvie Únie údajne tieto kolesá nevyrába a nepredáva cez jeden z dvoch hlavných distribučných kanálov, je nepodstatná, keďže oceľové cestné kolesá na trhu s náhradnými dielmi a oceľové cestné kolesá predávané na segmente trhu VPZ majú rovnaké technické a fyzické vlastnosti.

(19) V nadväznosti na uverejnenie predbežného nariadenia jedna strana kritizovala skutočnosť, že na určenie toho, či oceľové koleso patrí do rozsahu prešetrovania alebo nie, sa v podnete používa uplatnenie kolesa, t. j. či sa kolesá používajú na ceste. Táto strana namiesto toho navrhuje, aby sa na určenie toho, či oceľové koleso je určené na použitie na ceste, a teda spadá do rozsahu tohto prešetrovania, použil ako rozlišujúci faktor rýchlosť a nosnosť. Táto strana sa predovšetkým domnievala, že len kolesá určené pre rýchlosti nad 50 km/hod. sú navrhnuté a vyrobené ako cestné kolesá. V nadväznosti na konečné poskytnutie informácií strana toto tvrdenie zopakovala.

(20) Komisia usúdila, že týmto tvrdením sa nespochybňuje definícia výrobku ani vymedzenie samotného prešetrovania, ale skôr sa ním navrhuje iný spôsob opisu oceľových cestných kolies. Ako je však vysvetlené v odôvodnení 18, Komisia rýchlosť nepovažuje za relevantný faktor na účely vymedzenia výrobku, a preto návrh tejto strany zamietla.

(21) Jeden vyvážajúci výrobca sa sťažoval, že predbežné nariadenie neobsahuje ani technické vymedzenia, pokiaľ ide o vylúčené výrobky, ani postupy, pokiaľ ide o potvrdenie zo strany colných úradníkov Únie a útvarov Komisie, či určité výrobky sú alebo nie sú vylúčené z rozsahu pôsobnosti opatrení.

(22) Komisia však potvrdila, že technické vymedzenia vylúčených výrobkov a už zavedené colné postupy stačia na riadne uplatňovanie a monitorovanie súčasných antidumpingových opatrení a že v tejto fáze sa ďalšie definície ani postupy v tomto prípade nejavia ako potrebné. Toto tvrdenie sa preto zamietlo.

(23) V nadväznosti na uverejnenie predbežného nariadenia jeden neprepojený dovozca tvrdil, že oceľové kolesá pre poľnohospodárske prívesy alebo návesy s priemerom ráfika 16 palcov a viac (najviac 54 palcov) by mali byť z rozsahu prešetrovania vylúčené, pretože majú iné fyzické a technické vlastnosti ako oceľové kolesá pre prívesy alebo návesy nákladných vozidiel, ako aj z hľadiska rýchlosti, nosnosti a otvorov na skrutky. Treba poznamenať, že v predbežnom nariadení sa na účely objasnenia uvádza vylúčenie z rozsahu pôsobnosti opatrení v prípade kolies pre poľnohospodárske prívesy a ďalšie ťahané poľnohospodárske zariadenia používané na poliach s priemerom ráfika maximálne 16 palcov. Hoci sa týmto vylúčením zúžil rozsah prešetrovania, nezmenil sa fakt, že kolesá, ktoré sú určené a používané hlavne na iné účely ako na ceste, neboli do definície výrobku nikdy zahrnuté, ako sa vysvetľuje ďalej v odôvodnení 24.

(24) Treba poznamenať, že v predbežnom nariadení boli z rozsahu pôsobnosti opatrení predbežne vylúčené kolesá pre prívesy osobných automobilov, karavany, poľnohospodárske prívesy a ďalšie ťahané poľnohospodárske zariadenia používané na poliach s priemerom ráfika maximálne 16 palcov. Niektoré strany sa domnievali, že v dôsledku toho by do rozsahu pôsobnosti opatrení spadali kolesá poľnohospodárskych prívesov a ďalších ťahaných poľnohospodárskych zariadení používaných na poliach s priemerom ráfika viac ako 16 palcov. Komisia však vysvetlila, že prostredníctvom tohto vylúčenia nemala v úmysle zahrnúť do rozsahu prešetrovania určité ďalšie kolesá iné ako cestné kolesá. Kolesá určené na použitie iné ako na verejných cestách boli totiž v oznámení o začatí konania z definície výrobku osobitne vylúčené. Taký bol aj zámer navrhovateľa. Vo verejne prístupnej verzii spisu bolo skutočne uvedené, že iné ako cestné kolesá, t. j. kolesá pre zariadenie, ktoré nie je bežne určené na cesty, ako sú poľnohospodárske kolesá, kolesá pre zariadenia na presun zemín a ťažbu a kolesá pre priemyselnú manipuláciu (ako kolesá pre vidlicové zdvíhacie vozíky alebo žeriavy), sú z tohto podnetu vylúčené. Prešetrovaním sa nezistili žiadne dôvody na spochybnenie tohto vylúčenia, a teda oceľové kolesá pre poľnohospodárske prívesy alebo návesy, bez ohľadu na priemery ich ráfika, neboli zahrnuté do rozsahu prešetrovania.

(25) V nadväznosti na konečné poskytnutie informácií EUWA navrhlo, aby sa do zoznamu vylúčených výrobkov pridali „kolesá na použitie na stavebných vozidlách“. Komisia považovala toto doplnenie za zbytočné, keďže uvedené kolesá nikdy do definície výrobku nepatrili. Návrh združenia EUWA sa preto zamietol.

(26) V nadväznosti na uverejnenie predbežného nariadenia jeden neprepojený dovozca tvrdil, že z rozsahu prešetrovania by mali byť vylúčené určité kolesá pre osobné vozidlá so zimnými pneumatikami, konkrétne kolesá osobitne určené na to, aby boli vhodné pre viaceré modely vozidiel. Spoločnosť tvrdila, že výrobcovia z Únie odmietli vyrábať tento druh kolies a že takéto kolesá sa vyznačujú nízkou opotrebovateľnosťou, pričom predstavujú malý podiel trhu s autopríslušenstvom alebo trhu s náhradnými dielmi. V nadväznosti na konečné poskytnutie informácií strana tieto tvrdenia zopakovala.

(27) Prešetrovaním sa zistilo, že oceľové kolesá pre zimné pneumatiky, vrátane kolies vhodných pre viaceré modely vozidiel, majú rovnaké fyzické a technické vlastnosti ako ostatné výrobky patriace do vymedzenia výrobku tohto prešetrovania. Koleso od neprepojeného dovozcu je „univerzálne“ koleso pre osobné vozidlo, ktoré má v stredovom otvore adaptačný krúžok. Tento posledný prvok umožňuje používanie jedného základného kolesa pri rôznych priemeroch stredového otvoru prostredníctvom rozličných adaptérov pre stredový otvor. Výsledok je taký istý ako v prípade nemeniteľného stredového otvoru. Výrobok konkuruje kolesám pre zimné pneumatiky, ktoré vyrábajú výrobcovia z Únie a ktoré sú distribuované výrobcami pôvodných zariadení, ako aj prostredníctvom trhu s autopríslušenstvom. Nebol preto dôvod vylúčiť tento druh výrobku z rozsahu prešetrovania. Komisia preto žiadosť neprepojeného dovozcu zamietla.

2.2. **Záver**

(28) Pri zohľadnení všetkých pripomienok, ktoré zainteresované strany predložili po predbežnom nariadení, Komisia potvrdila, že definícia výrobku v odôvodnení 42 predbežného nariadenia náležite zodpovedala rozsahu prešetrovania. Dotknutý výrobok bol teda definovaný ako kolesá z ocele, určené na použitie na ceste, tiež s príslušenstvom a tiež s pneumatikami, určené pre:

— cestné traktory a ťahače,

— motorové vozidlá na prepravu osôb a/alebo tovaru,

— motorové vozidlá na osobitné účely (napr. požiarne automobily, kropiace automobily),

— prívesy alebo návesy už uvedených vozidiel, bez mechanického pohonu,

s pôvodom v ČĽR, v súčasnosti patriace pod číselné znaky 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) (ďalej len „dotknutý výrobok“).

Tieto výrobky boli vylúčené:

— cestné kolesá z ocele na priemyselnú montáž traktorov riadených chodcom v súčasnosti patriacich do podpoložky 8701 10,

— kolesá pre cestné štvorkolky,

— hviezdice kolies odlievané v jednom kuse, z ocele,

— kolesá pre motorové vozidlá špeciálne určené na použitie iné ako na verejných cestách [napr. kolesá pre poľnohospodárske alebo lesné traktory a ťahače, vysokozdvižné vozíky, ťahače lietadiel (pushback), vyklápače (dumpry) určené na použitie mimo komunikácií],

— kolesá pre prívesy osobných automobilov a karavany, bez mechanického pohonu, s priemerom ráfika maximálne 16 palcov,

— kolesá pre prívesy alebo návesy špeciálne určené na použitie iné ako na verejných cestách (napr. kolesá pre poľnohospodárske prívesy a ďalšie ťahané poľnohospodárske zariadenia používané na poliach).

3. **DUMPING**

3.1. **Predbežné poznámky**

(29) Ako je vysvetlené v odôvodneniach 43 až 48 predbežného nariadenia, Komisia sa v prípade jedného čínskeho vyvážajúceho výrobcu zaradeného do vzorky rozhodla použiť ustanovenia článku 18 základného nariadenia. Komisii sa nepodarilo nájsť súlad medzi audítorsky skontrolovanými účtami a daňovými správami tohto vyvážajúceho výrobcu a jeho vykázaným predajom na vývoz. Dospela preto k názoru, že poskytnuté informácie nie sú spoľahlivé, čo ju viedlo k tomu, aby na dokončenie stanovenia dumpingového rozpätia a rozpätia ujmy v prípade tohto vyvážajúceho výrobcu pristúpila k uplatneniu článku 18 ods. 1 základného nariadenia.

(30) Predmetná spoločnosť vo svojich pripomienkach v nadväznosti na predbežné poskytnutie informácií zopakovala svoje argumenty proti uplatneniu článku 18 ods. 1 základného nariadenia, ktoré už boli uvedené v odpovedi na list zaslaný spoločnosti 19. júna 2019 o možnom použití článku 18 základného nariadenia a na vypočutiach v predbežnej fáze prešetrovania.

(31) Spoločnosť okrem toho požiadala Komisiu o to, aby namiesto článku 18 ods. 1 základného nariadenia uplatnila jeho článok 18 ods. 3 s cieľom vypočítať individuálne dumpingové rozpätie a rozpätie ujmy. Svoju žiadosť založila na tvrdení, že v rámci svojich možností čo najviac spolupracovala, a tvrdila preto, že informácie, ktoré predložila, sa nemôžu úplne zamietnuť. Spoločnosť takisto predložila alternatívne metodiky výpočtu vývoznej ceny a tvrdila, že vďaka týmto alternatívam by Komisia mohla určiť individuálne dumpingové rozpätie a rozpätie ujmy pre túto spoločnosť.

(32) Konkrétnejšie spoločnosť navrhla:

a) viacero alternatívnych metód, vďaka ktorým by sa dali overiť jej vykázané vývozné transakcie oproti vonkajším zdrojom, napríklad použitím údajov od colných orgánov Únie alebo záznamov jej zákazníkov v Únii,

b) pri výpočte použiť ako základ pre vývoznú cenu ceny na faktúrach tuzemskej DPH vystavených neprepojenému sprostredkovateľovi.

(33) Navyše, traja zo šiestich neprepojených dovozcov v Únii, ktorí nakupujú dotknutý výrobok od tejto spoločnosti, vo svojich podaniach podporili návrh použiť ich údaje o dovoze a na základe toho vypočítať individuálne dumpingové rozpätie v prípade predmetného čínskeho vyvážajúceho výrobcu.

(34) Komisia v odpovedi na uvedené podania zdôraznila, že jej neboli predložené žiadne nové skutočnosti, ktoré by zmenili základné zistenie vychádzajúce z dôkazov zhromaždených počas overovania na mieste v priestoroch vyvážajúceho výrobcu, že predajné transakcie do Únie, ktoré tento výrobca vykázal, sa nedajú zosúladiť s jeho audítorsky skontrolovanými účtami a daňovými správami.

(35) Komisia tiež usúdila, že ustanovenia článku 18 ods. 3 základného nariadenia nemôžu byť vyvážajúcemu výrobcovi v tomto prípade nápomocné, keďže nejde o to, či boli informácie predložené touto stranou úplne ideálne alebo nie, ale o to, že panovala zásadná neistota, pokiaľ ide o spoľahlivosť záznamov a informácií, ktoré poskytla Komisii. Komisia nemala žiadnu možnosť nezávisle tieto údaje overiť. Nedisponovala teda potrebnými dôkazmi, vďaka ktorým by mohla dokončiť svoje výpočty, pokiaľ ide o dumpingové rozpätie a rozpätie ujmy vyvážajúceho výrobcu. Okrem toho, žiadna z navrhovaných alternatív by v žiadnom prípade neviedla k možnému zosúladeniu vykázaných údajov o predaji a nákladoch s oficiálnymi dokladmi overenými v priestoroch danej

spoločnosti (audítorsky skontrolované účty a daňové správy). Navyše by žiadna z navrhovaných alternatív nezaručila, že sa Komisii poskytol úplný zoznam vývozných transakcií od dotknutého vyvážajúceho výrobcu počas obdobia prešetrovania. Komisia teda nemohla zaručiť, že bez úplného a overiteľného súboru vývozných transakcií počas obdobia prešetrovania by bolo možné dospieť k primerane presnému zisteniu dumpingového rozpätia a rozpätia ujmy.

(36) Informácie, ktoré poskytla táto spoločnosť, sa preto považovali za nespoľahlivé a v súlade s tým sa podľa článku 18 ods. 1 základného nariadenia nevzali do úvahy ([5]).

(37) V nadväznosti na konečné poskytnutie informácií spoločnosť zopakovala svoje tvrdenie, že jej vývozná cena, potrebná na určenie dumpingového rozpätia a rozpätia ujmy, mohla byť stanovená na základe alternatívnych metodík vysvetlených v odôvodneniach 31 až 33. Spoločnosť okrem toho poznamenala, že súd vo veci EBMA/Giant (Čína) vysvetlil, že „pojem *potrebné informácie* odkazuje na informácie, ktorými disponujú zainteresované strany a ktoré inštitúcie Únie od nich žiadajú, aby ich poskytli na účely dosiahnutia zistení nevyhnutných v rámci antidumpingového zisťovania“ ([6]). V tejto súvislosti spoločnosť tvrdila, že Komisia nikdy nepožiadala o určité dodatočné údaje, aby sa potvrdilo, že zoznam vývozných transakcií do Únie je úplný.

(38) Komisia pripomenula, že spoločnosť bola už v osobitnom predbežnom poskytnutí informácií informovaná o tom, že údaje uvedené v odôvodnení 37, a najmä súbor úplných a overiteľných údajov o vývozných transakciách počas obdobia prešetrovania, nemala Komisia k dispozícii. Spoločnosť nedokázala poskytnúť dôkazy, že údaje boli úplné a, ako už bolo vysvetlené, Komisia to ani v žiadnom prípade nemohla overiť. Tvrdenie, že Komisia nikdy nepožiadala o dodatočné informácie, je preto neprimerané. Vzhľadom na osobitné okolnosti Komisia nemohla potvrdiť súbor údajov o vývozných transakciách od tejto spoločnosti.

(39) Spoločnosť okrem toho znovu tvrdila, že počas celého konania spolupracovala v čo najväčšej miere a odvolávajúc sa na skoršie prešetrovanie ([7]) pripomenula, že Komisia zvyčajne čo najviac používa vlastné informácie spoločnosti.

(40) Komisia pripomenula, že špecifické okolnosti každého prešetrovania by sa mali posudzovať individuálne. V tomto prípade bola hlavným problémom, s ktorým sa Komisia potýkala, celková nespoľahlivosť záznamov spoločnosti, ktorú ako základný problém nebolo možné vyriešiť úpravami informácií, ktoré spoločnosť poskytla. Keďže nebolo možné overiť záznamy spoločnosti, Komisia sa nemohla s nevyhnutnou mierou určitosti uistiť ani o tom, či je súbor údajov o vývozných transakciách (vrátane vyvezených výrobkov, objemov a hodnôt) presný a úplný. V tejto súvislosti Komisia takisto poznamenala, že súbor údajov o vývozných cenách, ktoré boli poskytnuté a potvrdené inými spôsobmi, napríklad údaje od dovozcov alebo z vývozných štatistík, boli nezlučiteľné s audítorsky skontrolovanými účtami spoločnosti, čo znovu naznačuje, že sa na tieto údaje nedá spoliehať.

(41) Spoločnosť okrem toho tvrdila, že Komisia sa dopustila nesprávneho právneho posúdenia, keď na stanovenie normálnej hodnoty uplatnila ustanovenia článku 18 základného nariadenia, keďže za nespoľahlivé boli považované iba informácie týkajúce sa vývoznej ceny. V tejto súvislosti spoločnosť zopakovala, že porota sa vo svojej správe vo veci DS 337: EK – Losos (Nórsko) ([8]) odvolala na prílohu II k antidumpingovej dohode WTO, ktorou sa vyžaduje, aby „všetky informácie, ktoré sú overiteľné a riadne predložené, takže ich možno použiť bez podstatných ťažkostí v prešetrení, a ktoré sú predložené včas, prípadne dodané na médiu alebo v počítačovom jazyku požadovanom úradmi, by sa mali zohľadniť v procese rozhodovania“.

([5]) Vec T-413-13, City Cycle Industries, ECLI:EU:T:2015:164, body 120 – 121.
([6]) Vec C-61/16 P, EBMA/Giant (Čína), bod 57, EU:C:2017:968.
([7]) Nariadenie Rady (ES) č. 950/2001 (Ú. v. ES L 134, 17.5.2001), odôvodnenia 43 – 44.
([8]) Správa poroty, EK – Losos (Nórsko), odôvodnenia 7.354-355.

(42) Komisia usúdila, že bez ohľadu na ustanovenia prílohy II k antidumpingovej dohode WTO bolo v tomto prípade stanovenie normálnej hodnoty bez účinku. Spoločnosť predložila informácie na stanovenie svojho individuálneho dumpingového rozpätia. Komisia usúdila, že informácie na stanovenie vývoznej ceny, ktorá je základným prvkom pri stanovovaní dumpingového rozpätia, neboli spoľahlivé, keďže sa nedali overiť. Nedostatky boli takej povahy, že nebolo možné použiť žiadnu z informácií poskytnutých na stanovenie vývoznej ceny. Akékoľvek stanovenie normálnej hodnoty by v takom prípade bolo zbytočné, pretože bez vývoznej ceny nebolo možné stanoviť dumpingové rozpätie.

(43) Spoločnosť napokon tvrdila, že Komisia porušila jej práva na obhajobu, pretože neposkytla informácie týkajúce sa stanovenia normálnej hodnoty. V tejto súvislosti spoločnosť takisto požiadala o vypočutie úradníkom pre vypočutie, ktoré sa uskutočnilo 16. januára 2020.

(44) Ako bolo vysvetlené v odôvodnení 42, v tomto prípade nebola normálna hodnota pre danú spoločnosť stanovená. Komisia preto usúdila, že z jej strany nedošlo k tomu, že by neposkytla informácie, ktoré mala k dispozícii. Okrem toho, ako odpoveď na skoršiu žiadosť spoločnosti, aby jej boli poskytnuté informácie o stanovení normálnej hodnoty, Komisia informovala spoločnosť o všetkých prvkoch, ktoré by bola použila, ak by normálna hodnota bola stanovená.

(45) Na vypočutí 16. januára 2020 úradník pre vypočutie usúdil, že Komisia neporušila práva spoločnosti na obhajobu, keď neposkytla informácie o výpočte normálnej hodnoty.

(46) Komisia preto potvrdila závery uvedené v odôvodneniach 43 až 48 predbežného nariadenia a zotrvala na rozhodnutí uplatniť na predmetnú spoločnosť ustanovenia článku 18 ods. 1 prvého pododseku. Keďže nebolo možné overiť predaj na vývoz spoločnosti, Komisia nemohla presne stanoviť, aké druhy výrobku boli do Únie vyvážané počas obdobia prešetrovania. Komisia z toho dôvodu a pretože tieto informácie nemala k dispozícii, považovala za vhodné, aby bolo rozpätie pridelené spoločnosti rovnaké ako reziduálne rozpätie. Komisia ďalej poznamenáva, že spoločnosť môže požiadať o vrátanie ciel vybraných v súlade s článkom 11 ods. 8 základného nariadenia, ak v budúcnosti dokáže preukázať, že jej údaje o vývoze sú overiteľné.

3.2. **Normálna hodnota**

(47) Keďže neboli predložené žiadne pripomienky v súvislosti s uplatnením článku 2 ods. 6a písm. b) základného nariadenia, výberom reprezentatívnej krajiny, výrobnými faktormi a referenčnými hodnotami uplatnenými na výpočet nedeformovaných nákladov, ani s výpočtom normálnej hodnoty, Komisia potvrdila odôvodnenia 49 až 178 predbežného nariadenia.

3.3. **Vývozná cena**

(48) Keďže neboli predložené pripomienky týkajúce sa stanovenia vývoznej ceny, potvrdilo sa odôvodnenie 179 predbežného nariadenia.

3.4. **Porovnanie a dumpingové rozpätia**

(49) V nadväznosti na uverejnenie predbežného nariadenia jeden neprepojený dovozca v Únii spochybnil existenciu dumpingu, pokiaľ ide o dotknutý výrobok alebo oceľové cestné kolesá len pre osobné automobily.

(50) Tieto pripomienky boli len vyhláseniami bez akéhokoľvek hlbšieho zdôvodnenia a nespochybnili predbežné zistenia Komisie týkajúce sa normálnej hodnoty, vývoznej ceny a ich porovnania. Jediný vyvážajúci výrobca, ktorý zostal vo vzorke a ktorému bol skutočne doručený úplný výpočet dumpingového rozpätia, tieto zistenia a výpočty nenapadol. Táto spoločnosť tiež vyvážala oceľové cestné kolesá pre osobné automobily do Únie. V súvislosti s oceľovými cestnými kolesami pre osobné automobily aj oceľovými cestnými kolesami pre komerčné vozidlá sa zistili významné dumpingové rozpätia.

(51) Keďže neboli predložené žiadne pripomienky týkajúce sa metodiky výpočtu reziduálneho dumpingového rozpätia, Komisia potvrdila závery uvedené v odôvodneniach 184 až 185 predbežného nariadenia.

(52) Okrem toho, keďže neboli predložené pripomienky týkajúce sa porovnania a dumpingových rozpätí, Komisia potvrdila svoje závery uvedené v odôvodneniach 180 až 183 a odôvodneniach 186 a 187 predbežného nariadenia.

4. **UJMA**

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

(53) Keďže v nadväznosti na uverejnenie predbežného nariadenia neboli predložené pripomienky týkajúce sa tohto oddielu, Komisia potvrdila svoje závery uvedené v odôvodneniach 188 až 189 uvedeného nariadenia.

4.2. **Trh Únie a spotreba**

(54) Jeden neprepojený dovozca tvrdil, že Komisia dospela v odôvodnení 190 predbežného nariadenia k nesprávnemu záveru a že kolesá pre osobné automobily a kolesá pre komerčné vozidlá by nemali byť posudzované spoločne v rámci jedného prešetrovania. Podľa tejto zainteresovanej strany by dumping bol značný v prípade kolies pre komerčné vozidlá, zatiaľ čo v prípade kolies pre osobné automobily by tomu tak nebolo. V nadväznosti na konečné poskytnutie informácií ten istý dovozca nástojil na tom, že kolesá pre osobné automobily a kolesá pre komerčné vozidlá by sa nemali posudzovať spoločne v rámci jedného prešetrovania z toho dôvodu, že kolesá pre osobné automobily predstavujú v kilogramoch menej než 1 % celkovej spotreby v Únii.

(55) Komisia však usúdila, že kolesá pre osobné automobily a kolesá pre komerčné vozidlá majú tie isté základné fyzické a technické vlastnosti a sú len rôznymi druhmi dotknutého výrobku. Toto prešetrovanie sa preto týkalo len jedného výrobku. Prípadné rozdiely, pokiaľ ide o rozsah dumpingu medzi jednotlivými druhmi dotknutého výrobku, neboli nijak relevantné pre posúdenie rozsahu prešetrovania, a teda definíciu dotknutého výrobku. V každom prípade Komisia zistila značný dumping v prípade všetkých druhov prešetrovaných výrobkov. Aj keby teda uvedený prvok predstavoval relevantnú skutočnosť, ktorú treba zohľadniť, čo však nepredstavoval, toto tvrdenie bolo fakticky nesprávne. Pripomíname, že zo zistení uvedených v odôvodneniach 190 až 192 predbežného nariadenia vyplýva, že výrobcovia z Číny aj z Únie sú podobne aktívni v oblasti kolies pre osobné automobily a komerčných kolies podobne, pričom obidve oblasti predstavujú významný podiel vývozu z dotknutej krajiny do Únie a predaja výrobného odvetvia Únie. Približne 65 % predaja v Únii v kusoch pripadá na kolesá pre osobné automobily. Dumpingový dovoz dokáže negatívne ovplyvniť výrobné odvetvie Únie bez ohľadu na druh výrobku či distribučné kanály. Toto tvrdenie bolo preto zamietnuté.

(56) Keďže neboli predložené ďalšie pripomienky týkajúce sa trhu Únie a spotreby v Únii, Komisia potvrdila svoje závery uvedené v odôvodneniach 190 až 195 predbežného nariadenia.

4.3. **Dovoz z dotknutej krajiny**

(57) Keďže neboli predložené pripomienky týkajúce sa tohto oddielu, Komisia potvrdila svoje závery uvedené v odôvodneniach 196 až 204 predbežného nariadenia.

4.4. **Hospodárska situácia výrobného odvetvia Únie**

4.4.1. *Všeobecné poznámky*

(58) Keďže neboli predložené žiadne pripomienky, Komisia potvrdila svoje závery uvedené v odôvodneniach 205 až 209 predbežného nariadenia.

4.4.2. *Makroekonomické ukazovatele*

(59) Keďže neboli predložené pripomienky týkajúce sa makroekonomických ukazovateľov, Komisia potvrdila svoje závery uvedené v odôvodneniach 210 až 218 predbežného nariadenia.

4.4.3. *Mikroekonomické ukazovatele*

(60) Keďže neboli predložené pripomienky týkajúce sa mikroekonomických ukazovateľov, Komisia potvrdila svoje závery uvedené v odôvodneniach 219 až 230 predbežného nariadenia.

4.4.4. *Záver o ujme*

(61) Keďže neboli predložené pripomienky týkajúce sa záveru o ujme, Komisia potvrdila svoje závery uvedené v odôvodneniach 231 až 234 predbežného nariadenia.

5. **PRÍČINNÁ SÚVISLOSŤ**

5.1. **Vplyv dumpingového dovozu**

(62) V predbežnej fáze Komisia dospela k záveru, že výrobné odvetvie Únie stratilo objem predaja a podiel na trhu z dôvodu dumpingového dovozu z dotknutej krajiny a že tento dovoz podhodnocoval predajné ceny výrobcov z Únie. V predbežnej fáze sa tiež vyskytol dôkaz o tom, že tieto dumpingové ceny viedli počas obdobia prešetrovania k stlačeniu cien. Tieto posledné zistenia sa odzrkadľujú v tabuľke 8 predbežného nariadenia, z ktorej vyplýva, že už v roku 2017 sa ceny predaja výrobného odvetvia Únie zvýšili menej než jeho výrobné náklady, zatiaľ čo v období prešetrovania boli výrobcovia z Únie nútení predávať za ceny nižšie ako ich výrobné náklady. Tieto zistenia boli v konečnej fáze potvrdené.

(63) Po konečnom poskytnutí informácií a počas vypočutia úradníkom pre vypočutie jedna čínska skupina predložila tvrdenie, že pokles trhového podielu výrobného odvetvia Únie nemožno úplne pripísať čínskemu dovozu, pretože nárast čínskeho podielu na trhu za posudzované obdobie bol nižší než pokles trhového podielu výrobcov z Únie v uvedenom období ([9]). Tá istá skupina uviedla, že Komisia nevysvetlila, ako nízky podiel čínskeho dovozu na trhu, hoci sa čínske dovozné ceny znížili za posudzované obdobie o 7 %, negatívne ovplyvnil trh Únie, ktorý ovládali výrobcovia z Únie.

(64) Komisia poznamenáva, že predmetnému dovozu sa nemusí pripísať celá zistená ujma – v analýze sa skôr skúma, či predmetný dovoz je príčinou zistenej ujmy, čo v tomto prípade ani jedna zainteresovaná strana nepopiera. Ako je vysvetlené v odôvodneniach 239 až 252 predbežného nariadenia, cenový tlak vyplývajúci z dumpingového dovozu z ČĽR oslabil objem predaja a predajné ceny výrobného odvetvia Únie v celom posudzovanom období, pričom najškodlivejší bol v roku 2017 a v období prešetrovania, keď sa zvyšovali náklady. Tento tlak spôsobil v období prešetrovania závažné straty v oblasti výroby, predaja a ziskovosti. Žiadny z ostatných faktorov, či už skúmaný samostatne alebo spoločne, neoslabuje príčinnú súvislosť medzi dumpingovým dovozom a ujmou spôsobenou výrobnému odvetviu Únie.

(65) Keďže neboli predložené ďalšie pripomienky týkajúce sa pripísania zistenej ujmy predmetnému dovozu, Komisia potvrdila svoje závery uvedené v odôvodneniach 236 až 238 predbežného nariadenia.

5.2. **Vplyv ostatných faktorov**

(66) V nadväznosti na uverejnenie predbežného nariadenia jeden neprepojený dovozca spochybnil dôvod, pre ktorý sa nezačalo prešetrovanie proti Turecku. Táto spoločnosť tvrdila, že podľa tabuliek 4 a 12 predbežného nariadenia bol počas obdobia prešetrovania dovoz oceľových cestných kolies z Turecka väčší než z ČĽR, pričom dovozné ceny boli podobné.

(67) Po prvé, Komisia poznamenáva, že prešetrovanie sa začalo proti krajine, v prípade ktorej boli v čase začatia prípadu predložené dostatočné dôkazy o dumpingu spôsobujúcom ujmu. Podnet totiž obsahoval dôkazy, že dovozné ceny z Turecka boli na dostatočne vysokej úrovni na to, aby výrobnému odvetviu Únie nespôsobovali ujmu. Po druhé, ako je vysvetlené v odôvodnení 241 predbežného nariadenia, Komisia analyzovala vývoj čínskeho, ako aj tureckého objemu dovozu a ich dovozných cien za posudzované obdobie. Na základe existujúcich dôkazov v spise Komisia dospela k záveru, že turecké ceny boli v priemere o 25 % vyššie než čínske ceny.

([9]) Tabuľka 3 predbežného nariadenia ukazuje, že trhový podiel čínskeho dovozu na trhu Únie narástol z 2,6 % v roku 2015 na 5,3 % v období prešetrovania. Tabuľka 6 predbežného nariadenia ukazuje, že trhový podiel výrobcov z Únie na trhu Únie klesol z 84,9 % v roku 2015 na 79,8 % v období prešetrovania.

(68) V nadväznosti na konečné poskytnutie informácií jedna čínska skupina poznamenala, že objem dovozu z Turecka je vyšší než z Číny. Dodala, že na rozdiel od čínskych dovozných cien turecké dovozné ceny medzi rokom 2017 a obdobím prešetrovania klesli, a tvrdila, že Komisia nepreskúmala vplyv tohto trendu na ujmu spôsobenú výrobcom z Únie. Táto strana zopakovala tieto otázky na vypočutí úradníkom pre vypočutie, kde tiež tvrdila, že trhový podiel dovozu z Turecka (9,6 %) počas obdobia prešetrovania bol významný v porovnaní s trhovým podielom dovozu z Číny (5,3 %), a uviedla trhový podiel dovozov z ďalších krajín (5,2 %).

(69) Komisia znovu uviedla, že z údajov Eurostatu nebolo možné vytvoriť presný obraz o cenovej úrovni dovozov, ale takisto poznamenala, že z tabuliek 4 a 12 predbežného nariadenia vyplýva, že v každom roku posudzovaného obdobia a počas obdobia prešetrovania boli priemerné čínske dovozné ceny za kilogram nižšie ako turecké dovozné ceny a oveľa nižšie ako dovozné ceny z iných krajín. Rozdiel vo vývoji čínskych dovozných cien a tureckých dovozných cien je zanedbateľný a považovaný za irelevantný, a to aj so zreteľom na nedostatky v údajoch Eurostatu, ktoré boli zdôraznené v odôvodnení 200 predbežného nariadenia, a nepopierateľné zistenia zhrnuté v odôvodnení 241 predbežného nariadenia, ako bolo uvedené v odôvodnení 67. Komisia preto usudzuje, že turecké dovozné ceny neoslabujú zistenia, že čínsky dovoz oceľových cestných kolies spôsobil výrobcom z Únie ujmu.

(70) Keďže neboli predložené žiadne ďalšie pripomienky týkajúce sa pripísania zistenej ujmy predmetnému dovozu, Komisia potvrdila svoje závery uvedené v odôvodneniach 239 až 250 predbežného nariadenia.

5.3. **Záver o príčinnej súvislosti**

(71) Na základe uvedeného Komisia dospela k záveru, že žiaden iný skúmaný faktor nemohol mať významný vplyv na nepriaznivý stav výrobného odvetvia Únie. Okrem toho žiadny z faktorov, či už analyzovaný samostatne alebo spoločne, neoslabil príčinnú súvislosť medzi dumpingovým dovozom a ujmou spôsobenou výrobnému odvetviu Únie tak, že by táto súvislosť už nebola skutočná a podstatná, čo potvrdzuje záver v odôvodnení 252 predbežného nariadenia.

6. **ZÁUJEM ÚNIE**

6.1. **Záujem výrobného odvetvia Únie**

(72) Keďže neboli predložené žiadne pripomienky, pokiaľ ide o záujem výrobného odvetvia Únie, závery uvedené v odôvodneniach 254 až 255 predbežného nariadenia boli potvrdené.

6.2. **Záujem neprepojených dovozcov a používateľov**

(73) V nadväznosti na uverejnenie predbežného nariadenia jeden dovozca tvrdil, že opatrenia budú mať ničivý vplyv na jeho podnikateľskú činnosť. Ďalší dovozca uviedol, že prešetrovanie bude mať neprimerané negatívne účinky na jeho dovozné aktivity, spotrebiteľov a prostredie, ale tieto účinky ďalej nevysvetlil ani nevyčíslil. Žiadna strana neposkytla dôkazy na podporu svojich tvrdení. Komisia usúdila, že neboli predložené žiadne dôkazy, a preto nemohla dospieť k záveru, pokiaľ ide o to, že údajné negatívne účinky presiahnu potrebu opatrení, ktorými sa obnovia spravodlivé podmienky na trhu Únie s oceľovými cestnými kolesami. Z prešetrovania totiž vyplynulo, že existuje dostatočná ponuka dotknutého výrobku z iných zdrojov umožňujúca udržať si primerané dodávky za spravodlivé trhové ceny.

(74) V nadväznosti na uverejnenie predbežného nariadenia sa neprihlásila ani nevzniesla námietky žiadna strana zastupujúca záujem používateľov.

(75) Keďže neboli predložené žiadne ďalšie pripomienky, pokiaľ ide o záujem neprepojených dovozcov a používateľov, závery uvedené v odôvodneniach 256 až 259 predbežného nariadenia boli potvrdené.

6.3. **Záver o záujme Únie**

(76) Na základe uvedeného a keďže neboli predložené žiadne pripomienky, závery uvedené v odôvodnení 260 predbežného nariadenia boli potvrdené.

7. **KONEČNÉ ANTIDUMPINGOVÉ OPATRENIA**

7.1. **Úroveň odstránenia ujmy**

(77) Podľa článku 9 ods. 4 tretieho pododseku základného nariadenia Komisia posúdila vývoj objemov dovozu počas obdobia skorého predbežného poskytnutia informácií opísaný v odôvodnení 4 s cieľom zohľadniť dodatočnú ujmu, ak by v danom období došlo k ďalšiemu podstatnému zvýšeniu prešetrovaného dovozu. Podľa Eurostatu, databázy podľa článku 14 ods. 6 a databázy Surveillance 2 porovnanie objemov dovozu dotknutého výrobku v období prešetrovania s objemami v období skorého predbežného poskytovania informácií neukázalo žiadne ďalšie podstatné zvýšenie dovozu. Požiadavky na zvýšenie stanoveného rozpätia ujmy podľa článku 9 ods. 4 základného nariadenia preto neboli splnené a neboli vykonané žiadne úpravy, pokiaľ ide o rozpätie ujmy.

(78) Na základe týchto skutočností a keďže neboli predložené žiadne pripomienky, pokiaľ ide o úroveň odstránenia ujmy, závery uvedené v odôvodneniach 262 až 269 predbežného nariadenia boli potvrdené.

7.2. **Konečné opatrenia**

(79) Vzhľadom na závery, ku ktorým sa dospelo, pokiaľ ide o dumping, ujmu, príčinnú súvislosť a záujem Únie, by sa mali uložiť konečné antidumpingové opatrenia, aby sa predišlo tomu, že dumpingový dovoz dotknutého výrobku spôsobí výrobnému odvetviu Únie ďalšiu ujmu.

(80) Na dovoz oceľových cestných kolies s pôvodom v ČĽR by sa mali uložiť konečné antidumpingové opatrenia v súlade s pravidlom nižšieho cla podľa článku 7 ods. 2 a článku 9 ods. 4 druhého pododseku základného nariadenia.

(81) Na základe uvedených skutočností sú sadzby konečného antidumpingového cla, vyjadrené ako cena CIF na hranici Únie, clo nezaplatené, takéto:

Spoločnosť	Dumpingové rozpätie (v %)	Rozpätie ujmy (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
Ostatné spolupracujúce spoločnosti	69,4	50,3	50,3
Všetky ostatné spoločnosti	80,1	66,4	66,4

(82) Individuálne antidumpingové colné sadzby pre jednotlivé spoločnosti vymedzené v tomto nariadení sa stanovili na základe zistení v rámci tohto prešetrovania. Odrážali preto situáciu zistenú počas tohto prešetrovania, pokiaľ ide o tieto spoločnosti. Tieto colné sadzby sa uplatňujú výlučne na dovoz dotknutého výrobku s pôvodom v ČĽR, ktorý vyrábajú uvedené právnické osoby. Na dovoz dotknutého výrobku vyrobeného každou inou spoločnosťou, ktorá sa osobitne neuvádza v normatívnej časti tohto nariadenia, vrátane subjektov prepojených s týmito osobitne uvedenými spoločnosťami, by sa mala vzťahovať sadzba cla uplatniteľná na „všetky ostatné spoločnosti“. Nemali by sa naň vzťahovať žiadne individuálne antidumpingové colné sadzby.

(83) Ak spoločnosť následne zmení názov svojho subjektu, môže požiadať o uplatňovanie týchto individuálnych antidumpingových colných sadzieb. Táto žiadosť musí byť adresovaná Komisii ([10]). Žiadosť musí obsahovať všetky relevantné informácie, ktoré umožnia preukázať, že uvedenou zmenou nie je dotknuté právo spoločnosti využívať colnú sadzbu, ktorá sa na ňu uplatňuje. Ak zmenou názvu spoločnosti nie je dotknuté jej právo využívať colnú sadzbu, ktorá sa na ňu uplatňuje, v *Úradnom vestníku Európskej únie* sa uverejní oznámenie o zmene názvu.

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

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

(85) Hoci je predloženie tejto faktúry nevyhnutné na to, aby colné orgány členských štátov mohli na dovoz uplatňovať individuálne sadzby antidumpingového cla, nejde o jediný prvok, ktorý majú zohľadňovať. Colné orgány členských štátov by totiž mali aj v prípade, že sa im predloží táto faktúra spĺňajúca všetky požiadavky stanovené v článku 1 ods. 3 tohto nariadenia, vykonať svoje obvyklé kontroly a môžu si podobne ako vo všetkých ostatných prípadoch vyžiadať dodatočné doklady (prepravné doklady atď.), aby mohli overiť správnosť údajov uvedených vo vyhlásení a zabezpečiť, že následné uplatnenie sadzby cla je odôvodnené v súlade s colnými predpismi.

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

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

(88) Štatistiky týkajúce sa oceľových cestných kolies sa často vyjadrujú v počtoch kusov. V kombinovanej nomenklatúre stanovenej v prílohe I k nariadeniu Rady (EHS) č. 2658/87 ([11]) však nie je uvedená žiadna takáto doplnková jednotka pre oceľové cestné kolesá. Preto je nevyhnutné stanoviť, aby bola v prípade dovozu dotknutého výrobku do vyhlásenia na prepustenie do voľného obehu zapísaná nielen hmotnosť v kg alebo tonách, ale aj počet kusov. Kusy by sa mali uvádzať v prípade kódov 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 výber predbežných ciel**

(89) Vzhľadom na zistené dumpingové rozpätia a so zreteľom na úroveň ujmy spôsobenej výrobnému odvetviu Únie by sa sumy zabezpečené prostredníctvom predbežného antidumpingového cla, ktoré bolo uložené predbežným nariadením, mali vybrať s konečnou platnosťou.

8. **PONUKA ZÁVÄZKU**

(90) Jeden čínsky vyvážajúci výrobca zaradený do vzorky vo svojom podaní po predbežnom poskytnutí informácií uviedol, že je ochotný ponúknuť cenový záväzok. Predbežná ponuka tejto spoločnosti však neobsahovala najdôležitejší prvok záväzku, a to úroveň minimálnej dovoznej ceny. Komisia preto takúto žiadosť nemohla prijať.

9. **ZÁVEREČNÉ USTANOVENIE**

(91) Podľa článku 109 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ, Euratom) 2018/1046 ([12]), ak sa má v nadväznosti na rozsudok Súdneho dvora Európskej únie vrátiť určitá suma, sadzbou úroku, ktorý sa má zaplatiť, by mala byť sadzba, ktorú Európska centrálna banka uplatňuje na svoje hlavné refinančné operácie, uverejnená v sérii C *Úradného vestníka Európskej únie* v prvý kalendárny deň každého mesiaca.

(92) Opatrenia stanovené v tomto nariadení sú v súlade so stanoviskom výboru zriadeného článkom 15 ods. 1 nariadenia (EÚ) 2016/1036,

---

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

([12]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ, Euratom) 2018/1046 z 18. júla 2018 o rozpočtových pravidlách, ktoré sa vzťahujú na všeobecný rozpočet Únie, o zmene nariadení (EÚ) č. 1296/2013, (EÚ) č. 1301/2013, (EÚ) č. 1303/2013, (EÚ) č. 1304/2013, (EÚ) č. 1309/2013, (EÚ) č. 1316/2013, (EÚ) č. 223/2014, (EÚ) č. 283/2014 a rozhodnutia č. 541/2014/EÚ a o zrušení nariadenia (EÚ, Euratom) č. 966/2012 (Ú. v. EÚ L 193, 30.7.2018, s. 1).

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

Článok 1

1. Ukladá sa konečné antidumpingové clo na dovoz kolies z ocele určených na použitie na ceste, tiež s príslušenstvom a tiež s pneumatikami, určených pre:

— cestné traktory a ťahače,

— motorové vozidlá na prepravu osôb a/alebo tovaru,

— motorové vozidlá na osobitné účely (napr. požiarne automobily, kropiace automobily),

— prívesy alebo návesy už uvedených vozidiel, bez mechanického pohonu,

s pôvodom v Čínskej ľudovej republike, v súčasnosti patriacich pod číselné znaky 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) (ďalej len „dotknutý výrobok“).

Tieto výrobky sú vylúčené:

— cestné kolesá z ocele na priemyselnú montáž traktorov riadených chodcom v súčasnosti patriacich do podpoložky 8701 10,

— kolesá pre cestné štvorkolky,

— hviezdice kolies odlievané v jednom kuse, z ocele,

— kolesá pre motorové vozidlá špeciálne určené na použitie iné ako na verejných cestách [napr. kolesá pre poľnohospodárske alebo lesné traktory a ťahače, vysokozdvižné vozíky, ťahače lietadiel (pushback), vyklápače (dumpry) určené na použitie mimo komunikácií],

— kolesá pre prívesy osobných automobilov a karavany, bez mechanického pohonu, s priemerom ráfika maximálne 16 palcov,

— kolesá pre prívesy alebo návesy špeciálne určené na použitie iné ako na verejných cestách (napr. kolesá pre poľnohospodárske prívesy a ďalšie ťahané poľnohospodárske zariadenia používané na poliach).

2. Sadzby konečného antidumpingového cla uplatniteľné na čistú frankocenu na hranici Únie pred preclením sú v prípade výrobku opísaného v odseku 1 a vyrobeného ďalej uvedenými spoločnosťami takéto:

Spoločnosť	Konečné antidumpingové clo (v %)	Doplnkový 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
Ostatné spolupracujúce spoločnosti uvedené v prílohe	50,3	Pozri prílohu
Všetky ostatné spoločnosti	66,4	C999

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

4. Pokiaľ nie je stanovené inak, uplatňujú sa platné ustanovenia týkajúce sa cla.

Článok 2

Sumy zabezpečené prostredníctvom predbežného antidumpingového cla podľa vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/1693 sa vyberajú s konečnou platnosťou.

Článok 3

Ak ktorýkoľvek výrobca z Čínskej ľudovej republiky poskytne Komisii dostatočné dôkazy, že

i) počas obdobia prešetrovania (od 1. januára 2018 do 31. decembra 2018) nevyvážal tovar opísaný v článku 1 ods. 1 s pôvodom v Čínskej ľudovej republike,

ii) nie je prepojený so žiadnym vývozcom ani výrobcom, ktorý podlieha opatreniam uloženým týmto nariadením, a

iii) po uplynutí obdobia prešetrovania skutočne vyvážal dotknutý výrobok do Únie alebo prijal neodvolateľný zmluvný záväzok vyviezť do Únie značné množstvo tohto výrobku,

Komisia môže zmeniť prílohu s cieľom prisúdiť uvedenému výrobcovi clo uplatniteľné na spolupracujúcich výrobcov nezaradených do vzorky, t. j. 50,3 %.

Článok 4

Ak sa v súvislosti s výrobkami uvedenými v článku 1 predloží vyhlásenie na prepustenie do voľného obehu, do príslušnej kolónky uvedeného vyhlásenia sa zapíše počet kusov dovezených výrobkov.

Článok 5

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

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

V Bruseli 3. marca 2020

Za Komisiu

Predsedníčka

Ursula VON DER LEYEN

Príloha

Čínski spolupracujúci vyvážajúci výrobcovia nezaradení do vzorky

Názov	Doplnkový kód TARIC
Dongfeng Automobile Chassis System Co., Ltd (nazývaný aj „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