

II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

ROZPORZĄDZENIA

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2017/109

z dnia 23 stycznia 2017 r.

nakładające ostateczne cło antydumpingowe na przywóz niektórych aluminiowych kół jezdnych pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej w następstwie przeglądu wygaśnięcia zgodnie z art. 11 ust. 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1036

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1036 z dnia 8 czerwca 2016 r. w sprawie ochrony przed przywozem produktów po cenach dumpingowych z krajów niebędących członkami Unii Europejskiej⁽¹⁾ („rozporządzenie podstawowe”), w szczególności jego art. 11 ust. 2,

a także mając na uwadze, co następuje:

A. PROCEDURA

1. Obowiązujące środki

- (1) W wyniku dochodzenia antydumpingowego („pierwotnego dochodzenia”), Rada nałożyła, rozporządzeniem wykonawczym (UE) nr 964/2010⁽²⁾, ostateczne cło antydumpingowe na przywóz niektórych aluminiowych kół jezdnych pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej („ChRL” lub „Chiny” lub „państwo, którego dotyczy postępowanie”).
- (2) Środki te przyjęły formę cła *ad valorem* ustalonego w wysokości 22,3 % w odniesieniu do przywozu z ChRL.

2. Wniosek o dokonanie przeglądu wygaśnięcia

- (3) W następstwie opublikowania zawiadomienia o zbliżającym się wygaśnięciu⁽³⁾ obowiązujących środków antydumpingowych Komisja otrzymała wniosek o wszczęcie przeglądu wygaśnięcia środków obowiązujących w odniesieniu do ChRL zgodnie z art. 11 ust. 2 rozporządzenia Rady (WE) nr 1225/2009⁽⁴⁾.
- (4) Wniosek został złożony przez Stowarzyszenie Europejskich Producentów Kół (EUWA) („wnioskodawca”) w imieniu producentów reprezentujących ponad 25 % łącznej unijnej produkcji niektórych kół aluminiowych.
- (5) W uzasadnieniu wniosku podano, że w związku z wygaśnięciem środków istnieje prawdopodobieństwo kontynuacji dumpingu i ponownego wystąpienia szkody dla przemysłu unijnego.

⁽¹⁾ Dz.U. L 176 z 30.6.2016, s. 21.

⁽²⁾ Rozporządzenie wykonawcze Rady (UE) nr 964/2010 z dnia 25 października 2010 r. nakładające ostateczne cło antydumpingowe i stanowiące o ostatecznym pobraniu cła tymczasowego nałożonego na przywóz niektórych aluminiowych kół jezdnych pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej (Dz.U. L 282 z 28.10.2010, s. 1).

⁽³⁾ Zawiadomienie o zbliżającym się wygaśnięciu niektórych środków antydumpingowych (Dz.U. C 47 z 10.2.2015, s. 4).

⁽⁴⁾ Rozporządzenie rady (WE) nr 1225/2009 z dnia 30 listopada 2009 r. w sprawie ochrony przed przywozem produktów po cenach dumpingowych z krajów niebędących członkami Wspólnoty Europejskiej (Dz.U. L 343 z 22.12.2009, s. 51). To rozporządzenie zostało uchylone rozporządzeniem podstawowym.

3. Wszczęcie przeglądu wygaśnięcia

- (6) Po ustaleniu, że istnieją wystarczające dowody, aby wszcząć przegląd wygaśnięcia, w dniu 27 października 2015 r. w zawiadomieniu opublikowanym w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej ⁽¹⁾ („zawiadomienie o wszczęciu”) Komisja ogłosiła wszczęcie przeglądu wygaśnięcia na podstawie art. 11 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1225/2009.

4. Dochodzenie

Okres objęty dochodzeniem przeglądownym i okres badany

- (7) Dochodzenie w sprawie prawdopodobieństwa kontynuacji lub ponownego wystąpienia dumpingu i szkody objęło okres od dnia 1 października 2014 r. do dnia 30 września 2015 r. („okres objęty dochodzeniem przeglądownym” lub „ODP”). Badanie tendencji mających znaczenie dla oceny prawdopodobieństwa kontynuacji lub ponownego wystąpienia szkody objęło okres od dnia 1 stycznia 2012 r. do końca okresu objętego dochodzeniem przeglądownym („okres badany”).

Strony objęte dochodzeniem

- (8) Komisja oficjalnie zawiadomiła o wszczęciu przeglądu wygaśnięcia wnioskodawców, innych znanych producentów unijnych, producentów eksportujących w ChRL, znanych importerów, użytkowników i zainteresowane przedsiębiorstwa handlowe, znane zrzeszenia reprezentujące producentów i użytkowników unijnych, jak również przedstawicieli państw wywozu.
- (9) Zainteresowanym stronom, w tym producentom z Turcji, umożliwiono przedstawienie opinii na piśmie oraz złożenie wniosku o przesłuchanie w terminie określonym w zawiadomieniu o wszczęciu. Wszystkie strony, które wystąpiły z wnioskiem o przesłuchanie oraz wykazały szczególne powody, dla których powinny zostać wysłuchane, uzyskały taką możliwość.
- (10) Europejskie Stowarzyszenie Producentów Samochodów („ACEA”) wystąpiło z wnioskiem o przesłuchanie z udziałem rzecznika praw stron w postępowaniach w sprawie handlu („rzecznik praw stron”). Przesłuchanie odbyło się w dniu 5 grudnia 2016 r.
- (11) Z obawy przed odwetem ze strony klientów lub konkurentów wnioskodawcy oraz współpracujący producenci tureccy w państwie analogicznym wystąpili o zachowanie poufności ich nazw. Zdaniem Komisji istnieje znaczne ryzyko odwetu, przyjęto więc, że nazwy wnioskodawców i współpracujących tureckich producentów nie powinny być ujawniane. W celu skutecznego zapewnienia anonimowości nazwy innych producentów unijnych również zostały potraktowane jako poufne, aby uniknąć identyfikacji nazw wnioskodawców przez dedukcję.

Kontrola wyrwykowa

- (12) W zawiadomieniu o wszczęciu Komisja oznajmiła, że może dokonać doboru próby zainteresowanych stron zgodnie z art. 17 rozporządzenia podstawowego.

Kontrola wyrwykowa producentów eksportujących w ChRL

- (13) Aby zdecydować, czy kontrola wyrwykowa jest konieczna, a jeżeli tak, aby dokonać doboru próby, Komisja wezwała wszystkich znanych producentów eksportujących w ChRL do udzielenia informacji określonych w zawiadomieniu o wszczęciu postępowania. Poza tym Komisja zwróciła się do stałego przedstawicielstwa ChRL przy UE z wnioskiem o zidentyfikowanie pozostałych producentów eksportujących, którzy mogliby być zainteresowani udziałem w dochodzeniu, lub skontaktowanie się z nimi, jeżeli tacy producenci istnieją.
- (14) Dwudziestu jeden producentów eksportujących z państwa, którego dotyczy postępowanie, przedstawiło wymagane informacje i wyraziło zgodę na włączenie ich do próby. Zgodnie z art. 17 ust. 1 rozporządzenia podstawowego Komisja dobrała próbę złożoną z czterech grup producentów eksportujących, opierając się na największej zgłoszonej wielkości produkcji i sprzedaży, które można było właściwie zbadać w dostępnym czasie. Ustalono, że cztery objęte próbą grupy producentów eksportujących z Chin produkowały rocznie 80 mln kół

⁽¹⁾ Zawiadomienie o wszczęciu przeglądu wygaśnięcia środków antidumpingowych stosowanych względem przywozu niektórych aluminiowych kół pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej (Dz.U. C 355 z 27.10.2015, s. 8).

reprezentujących około 70 % łącznej zgłoszonej produkcji i sprzedaży wszystkich współpracujących przedsiębiorstw/grup przedsiębiorstw. Cztery objęte próbą grupy reprezentowały według Eurostatu około 40 % łącznego wywozu z Chin do Unii w okresie objętym dochodzeniem przeglądownym.

- (15) Zgodnie z art. 17 ust. 2 rozporządzenia podstawowego dobór próby został skonsultowany ze wszystkimi znanymi producentami eksportującymi zainteresowanymi sprawą oraz z władzami państwa, którego dotyczy postępowanie. Dwóch producentów eksportujących przedstawiło uwagi i wniosło o włączenie ich do próby. Twierdzili, że proponowana próba nie jest dostatecznie reprezentatywna, gdyż eksportują oni do Unii większe ilości od dwóch grup objętych próbą oraz że różnice między kołami aluminiowymi dla producentów oryginalnego sprzętu („OEM”) (głównie producentów samochodów) oraz dla podmiotów na rynku wtórnym („AM”) (na przykład dystrybutorów, detalistów, warsztatów itp.) (zob. motyw 28) nie zostały uwzględnione przy doborze próby.
- (16) Komisja uznała, że dobrana próba jest reprezentatywna ze względów wskazanych w motywie 14 powyżej. Sprzedaż OEM i AM nie należały do kryteriów doboru, lecz w każdym przypadku trzy spośród czterech grup sprzedawały zarówno koła AM, jak i OEM do Unii. Na podstawie powyższego, proponowana próba została utrzymana i wnioski przedstawione przez dwóch chińskich producentów eksportujących zostały odrzucone. Nie otrzymano żadnych dalszych uwag.

Kontrola wrywkowa producentów unijnych

- (17) Komisja ogłosiła w zawiadomieniu o wszczęciu postępowania, że wstępnie wybrała próbę producentów unijnych. Zgodnie z art. 17 ust. 1 rozporządzenia podstawowego przy doborze próby Komisja opierała się na kryterium największej reprezentatywnej wielkości sprzedaży i produkcji, uwzględniając również zasięg geograficzny. Próba obejmowała siedmiu producentów unijnych, którzy również byli wnioskodawcami. Produkcja producentów unijnych objętych próbą stanowiła ponad 30 % łącznej produkcji unijnej i obejmowała zarówno producentów na rynku OEM i AM. Komisja zwróciła się do zainteresowanych stron o przedstawienie opinii w sprawie wstępnie dobranej próby. W wyznaczonym terminie nie otrzymano żadnych uwag, w związku z czym próba tymczasowa została potwierdzona. Próbę uznaje się za reprezentatywną dla przemysłu unijnego.
- (18) Jedna ze stron stwierdziła, że anonimowość producentów unijnych uniemożliwiłaby korzystanie z jej prawa proceduralnego do skutecznego przedstawienia uwag dotyczących próby dobranej na etapie tymczasowym. Jak wspomniano w motywie 11, ze względu na ryzyko odwetu ze strony klientów lub konkurentów wniosek o zachowanie anonimowości producentów unijnych uznano za uzasadniony. Strona ta nie przedstawiła żadnych dowodów lub informacji mogących podważyć dostępne informacje, a zatem argument ten został odrzucony.
- (19) W dniu 27 stycznia 2016 r. jeden z producentów unijnych objętych próbą poinformował Komisję, że nie jest już w stanie udzielić odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu. W związku z powyższym ostateczna próba producentów unijnych składała się z sześciu producentów unijnych. Ich produkcja stanowiła ponad 30 % łącznej produkcji unijnej. Ostateczną próbę uznano zatem za reprezentatywną dla przemysłu unijnego.

Kontrola wrywkowa importerów niepowiązanych, kwestionariusze i współpraca

- (20) Aby podjąć decyzję, czy dobór próby jest konieczny, i ewentualnie dokonać odpowiedniego wyboru, Komisja zwróciła się do wszystkich niepowiązanych importerów o udzielenie informacji określonych w zawiadomieniu o wszczęciu.
- (21) Na początkowym etapie skontaktowano się z osiemdziesięcioma znanymi importerami/użytkownikami i poproszono ich o opisanie ich działalności i, w stosownych przypadkach, wypełnienie formularza dotyczącego próby załączonego do zawiadomienia o wszczęciu.
- (22) Jedenaście przedsiębiorstw wypełniło formularz dotyczący próby. Sześć z nich stwierdziło, że dokonuje przywozu kół aluminiowych z ChRL i odsprzedaje je w Unii. Zostały one zatem wstępnie uznane za importerów niepowiązanych. Ze względu na tę niewielką liczbę przedsiębiorstw uznano, że kontrola wrywkowa nie jest uzasadniona.

Kwestionariusze i wizyty weryfikacyjne

- (23) Komisja zgromadziła i zweryfikowała wszelkie informacje uznane za niezbędne do ustalenia prawdopodobieństwa kontynuacji lub ponownego wystąpienia dumpingu, prawdopodobieństwa kontynuacji lub ponownego zaistnienia szkody oraz interesu Unii.

- (24) Komisja przesłała kwestionariusze do czterech objętych próbą chińskich producentów eksportujących/grup producentów eksportujących, dwóch producentów w państwie analogicznym, siedmiu objętych próbą producentów unijnych, sześciu niepowiązanych importerów, którzy zgłosili się do kontroli wyrwykowej, około 70 użytkowników w Unii oraz do 28 dostawców surowców/sprzętu dla przemysłu unijnego w Unii.
- (25) Odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu otrzymano od czterech objętych próbą producentów eksportujących/grup producentów eksportujących, dwóch producentów z państwa analogicznego, sześciu objętych próbą producentów unijnych, czterech niepowiązanych importerów, sześciu użytkowników oraz dwóch dostawców w Unii.
- (26) Komisja przeprowadziła wizyty weryfikacyjne na terenie następujących przedsiębiorstw:
- a) producenci unijni:
 - wizyty weryfikacyjne przeprowadzono w siedzibach sześciu producentów unijnych objętych próbą ⁽¹⁾
 - b) Importerzy/użytkownicy:
 - Inter Tyre Holland B.V., Moerdijk, Niderlandy
 - Bayerische Motoren Werke AG, Monachium, Niemcy
 - FCA ITALY S.p.A, Turyn, Włochy
 - Opel Group GmbH, Ruesselsheim, Niemcy
 - c) Producenci eksportujący w państwie, którego dotyczy postępowanie:
 - Grupa Baoding Lizhong („Baoding”) obejmująca:
 - Baoding Lizhong Wheel Manufacturing Co., Ltd, Baoding, prowincja Hebei, ChRL,
 - Tianjin Dicastal Wheel Manufacturing Co., Ltd, Tianjin, ChRL,
 - Grupa Dicastal („Dicastal”) obejmująca:
 - CITIC Dicastal Co., Ltd, Qinhuangdao, prowincja Hebei, ChRL,
 - Dicastal Xinglong Wheel Co., Ltd, Qinhuangdao, prowincja Hebei, ChRL,
 - Wuxi Dicastal Wheel Manufacturing Co. Ltd, Wuxi, prowincja Jiangsu, ChRL,
 - Grupa Kunshan Lioho Liufeng („Lioho”) obejmująca:
 - Kunshan Liufeng Machinery Industry Co., Ltd, Kunshan, prowincja Jiangsu, ChRL,
 - Liufeng Precision Machinery Co., Ltd, Kunshan, prowincja Jiangsu, ChRL,
 - Grupa Zhejiang Wanfeng („Wanfeng”) obejmująca:
 - Zhejiang Wanfeng Auto Wheel Co. Ltd, Xinchang, prowincja Zhejiang, ChRL,
 - Ultra Wheel Ningbo Co. Ltd, Ningbo, prowincja Zhejiang, ChRL.
 - d) Producenci w państwie o gospodarce rynkowej:
 - wizyty weryfikacyjne przeprowadzono w siedzibach dwóch współpracujących producentów z państwa analogicznego w Turcji.

B. PRODUKT OBJĘTY POSTĘPOWANIEM I PRODUKT PODOBNY

1. Produkt objęty postępowaniem

- (27) Produktem objętym postępowaniem są aluminiowe koła jezdne do pojazdów silnikowych objętych pozycjami CN 8701 do 8705, nawet z akcesoriami lub z oponami i pochodzące z ChRL („produkt objęty postępowaniem” lub „koła aluminiowe” lub „ARW”), obecnie objęte kodami CN ex 8708 70 10 i ex 8708 70 50 (kody TARIC 8708 70 10 10 i 8708 70 50 10).

⁽¹⁾ Jak wyjaśniono w motywie 11, nazwy producentów unijnych nie zostały ujawnione ze względu na wymóg poufności.

- (28) Produkt objęty postępowaniem jest sprzedawany w Unii za pośrednictwem dwóch sieci dystrybucji: na rynku producentów oryginalnego sprzętu (OEM) i na rynku wtórnym (AM). Na rynku OEM producenci samochodów organizują przetargi na aluminiowe koła jezdne i są często zaangażowani w proces tworzenia nowego koła związanego z ich marką. Zarówno producenci unijni, jak i chińscy eksporterzy mogą konkurować w tych samych przetargach. W sektorze AM aluminiowe koła jezdne są zazwyczaj projektowane, wytwarzane i opatrywane znakiem towarowym przez producentów tych kół, a następnie sprzedawane hurtownikom, detalistom, przedsiębiorstwom zajmującym się tuningiem samochodów, warsztatom samochodowym itd.
- (29) Podobnie jak w pierwotnym dochodzeniu ustalono, że chociaż koła aluminiowe OEM i AM mają różne sieci dystrybucji, to charakteryzują się takimi samymi cechami fizycznymi i technicznymi i mogą być stosowane zamiennie. Z tego względu są uznawane za jeden produkt.

2. Produkt podobny

- (30) Stwierdzono, że produkt objęty postępowaniem i koła aluminiowe produkowane i sprzedawane na rynku krajowym w ChRL oraz na rynku krajowym w Turcji – państwie, które posłużyło jako państwo analogiczne – a także koła aluminiowe produkowane i sprzedawane w Unii przez przemysł unijny mają te same podstawowe cechy fizyczne, chemiczne i techniczne oraz zastosowania.
- (31) Komisja uznała zatem, że produkty te są produktami podobnymi w rozumieniu art. 1 ust. 4 rozporządzenia podstawowego.

C. PRAWDOPODOBIENSTWO KONTYNUACJI LUB PONOWNEGO WYSTĄPIENIA SZKODY

- (32) Zgodnie z art. 11 ust. 2 rozporządzenia podstawowego Komisja zbadała najpierw, czy jest prawdopodobne, że wygaśnięcie obowiązujących środków doprowadzi do kontynuacji lub ponownego wystąpienia dumpingu z ChRL.

1. Współpraca z ChRL

- (33) Dwadzieścia jeden przedsiębiorstw/grup przedsiębiorstw przedstawiło odpowiedzi na formularz dotyczący kontroli wyrwykowej. Zgłoszony wywóz kół aluminiowych do Unii przez współpracujące przedsiębiorstwa wynosił 1 601 591 sztuk (17 473 ton) ⁽¹⁾ w okresie objętym dochodzeniem przeglądowym, co stanowi 72 % łącznej wielkości przywozu produktu objętego postępowaniem z Chin odnotowanego przez Eurostat w tym samym okresie. Łączne deklarowane moce produkcyjne współpracujących przedsiębiorstw/grup przedsiębiorstw wynosiły 91,8 mln sztuk (1 001 538 ton), co reprezentuje około 43 % łącznych szacowanych chińskich mocy produkcyjnych (212 mln sztuk). Dodatkowe dane dotyczące mocy produkcyjnych w ChRL można znaleźć w sekcji 3.1 poniżej.

2. Dumping w okresie objętym dochodzeniem przeglądowym

a) Państwo analogiczne

- (34) Zgodnie z art. 2 ust. 7 lit. a) rozporządzenia podstawowego normalną wartość musiano określić w oparciu o ceny płacone lub należne na rynku krajowym lub wartość skonstruowaną w odpowiednim państwie trzecim o gospodarce rynkowej („państwo analogiczne”).
- (35) W toku dochodzenia pierwotnego Turcja posłużyła jako państwo analogiczne do celów ustalenia wartości normalnej w odniesieniu do ChRL. W zawiadomieniu o wszczęciu postępowania Komisja poinformowała zainteresowane strony, że zamierza wybrać Turcję jako państwo analogiczne i wezwała strony do przedstawienia uwag. W zawiadomieniu o wszczęciu postępowania stwierdzono także, że inne państwa, w szczególności Tajlandia i Indonezja, również zostaną zbadane.
- (36) Jedna z zainteresowanych stron wyraziła obawy dotyczące Turcji jako państwa analogicznego, ze względu na założenie, że Turcja zawarła umowy dwustronne z niektórymi krajami Bliskiego Wschodu, z których Turcja może dokonywać bezcłowego przywozu aluminium, podczas gdy przedsiębiorstwa europejskie muszą płacić 7 % cło nałożone na przywóz aluminium.

⁽¹⁾ Rejestry przedsiębiorstw zarówno producentów unijnych, jak i chińskich wskazują wielkości w sztukach. Statystyki dotyczące przywozu są jednak dostępne tylko w kilogramach. Dla czterech objętych weryfikacją grup średnia masa koła w ramach sprzedaży UE wynosiła 10,91 kg. Ten współczynnik konwersji stosowany jest w całym rozporządzeniu.

- (37) Wartość normalna, ustalona na podstawie cen krajowych lub kosztów producentów z państwa analogicznego, musi zostać porównana z ceną eksportową chińskich producentów, a nie z kosztami przemysłu unijnego. Zatem potencjalne różnice między cłami nałożonymi na surowce oraz stosowanymi w państwie analogicznym i Unii Europejskiej nie są istotne. W każdym wypadku Komisja uznała, że nie istnieją znaczące różnice pod względem ceł przywozowych dotyczących aluminium między Turcją i ChRL. W konsekwencji wymieniony argument musiał zostać odrzucony.
- (38) W celu zbadania wszystkich możliwości wyboru stosownego państwa analogicznego Komisja powiadomiła oficjalne przedstawicielstwa Turcji, Tajlandii, Indonezji, Tajwanu, Korei i Malezji ⁽¹⁾ o wszczęciu przeglądu wygaśnięcia i wezwała je do poinformowania Komisji o znanych producentach kół aluminiowych w ich państwach. Wnioski o współpracę wysłano do wszystkich znanych producentów w tych państwach. Z wyjątkiem dwóch tureckich producentów eksportujących, żaden producent nie zaoferował współpracy.
- (39) Jak wynika z dostępnych informacji, Turcja jest drugim państwem co do wielkości produkcji kół aluminiowych wśród potencjalnych państw analogicznych oraz ma satysfakcjonujący poziom konkurencji na rynku krajowym ⁽²⁾. Dwaj tureccy współpracujący producenci posiadali podobną metodę produkcji do metody producentów eksportujących w ChRL. Ponadto ich asortyment produktów na tureckim rynku krajowym był porównywalny z asortymentem sprzedaży do Unii dokonywanej przez chińskich producentów eksportujących.
- (40) W świetle powyższego i wobec braku innych uwag, Komisja stwierdziła, że Turcja jest odpowiednim państwem analogicznym zgodnie z art. 2 ust. 7 lit. a) rozporządzenia podstawowego.

b) Wartość normalna

- (41) Informacje otrzymane od współpracujących producentów z państwa analogicznego posłużyły jako podstawa do ustalenia wartości normalnej.
- (42) Zgodnie z art. 2 ust. 2 rozporządzenia podstawowego Komisja zbadała najpierw, czy łączna wielkość sprzedaży krajowej produktu podobnego niezależnym klientom, dokonywana przez współpracujących producentów z państwa analogicznego w okresie objętym dochodzeniem przeglądowym była reprezentatywna. W tym celu ich łączną wielkość sprzedaży porównano z łączną wielkością wywozu produktu objętego postępowaniem przez każdego z objętych próbą chińskich producentów eksportujących do Unii. Na tej podstawie Komisja uznała, że produkt podobny był sprzedawany w reprezentatywnych ilościach na tureckim rynku krajowym.
- (43) Następnie Komisja określiła te rodzaje produktu sprzedawane na rynku krajowym przez producentów w państwie analogicznym, które były identyczne lub bezpośrednio porównywalne z rodzajami sprzedawanymi na wywóz do Unii przez objętych próbą chińskich producentów eksportujących. Komisja porównała, dla poszczególnych rodzajów produktu, wielkość sprzedaży na rynku tureckim z wielkością wywozu do Unii dokonywanego przez każdego chińskiego producenta eksportującego objętego próbą. Porównanie to wykazało, że przeważająca większość rodzajów produktu była sprzedawana w Turcji w reprezentatywnych ilościach ⁽³⁾.
- (44) Komisja zbadała następnie w odniesieniu do producentów z państwa analogicznego, czy sprzedaż krajową każdego rodzaju produktu podobnego można uznać za sprzedaż dokonaną w zwykłym obrocie handlowym w rozumieniu art. 2 ust. 4 rozporządzenia podstawowego. Wartość normalna opiera się na rzeczywistej cenie krajowej każdego rodzaju produktu niezależnie od tego, czy sprzedaż ta jest dokonywana z zyskiem, jeżeli wielkość sprzedaży danego rodzaju produktu, sprzedawanego po cenie sprzedaży netto równej obliczonym kosztom produkcji lub od nich wyższej, przekracza 80 % łącznej wielkości sprzedaży tego rodzaju, a średnia ważona cena sprzedaży tego rodzaju produktu jest równa jednostkowym kosztom produkcji lub od nich wyższa. Badanie wykazało, że praktycznie cała sprzedaż przynosiła zysk z wyjątkiem sześciu rodzajów produktu stanowiących mniej niż 0,01 % łącznej wielkości sprzedaży tureckiej.

⁽¹⁾ Państwa te łącznie z Chinami reprezentowały ponad 97 % łącznego przywozu kół aluminiowych w okresie objętym dochodzeniem. Bośnia i Hercegowina z przywozem wynoszącym 3 % jest ujęta w tej całkowitej wielkości (97 %), jednak nie uznano jej za odpowiednie państwo analogiczne z uwagi na jej nieznaczne terytorium oraz niską liczbę producentów.

⁽²⁾ Turcja posiada co najmniej ośmiu znanych producentów kół aluminiowych konkurujących na rynku krajowym. Ponadto Turcja ma niską (4,5 %) stawkę celną na przywóz kół aluminiowych pochodzących z państw trzecich, która ułatwia przywóz. W ODP sama ChRL dokonała wywozu około 843 926 sztuk do Turcji, co stanowi około połowę wielkości chińskiego przywozu do Unii w tym samym okresie.

⁽³⁾ W odniesieniu do grupy Baoding wszystkie rodzaje produktu sprzedawane na rynek turecki uznano za reprezentatywne. W odniesieniu do pozostałych trzech grup ustalono, że łącznie 6 rodzajów produktu, odpowiadających mniej niż 0,12 % całości tureckiej sprzedaży, nie było reprezentatywne.

- (45) Następnie Komisja określiła rodzaje produktu wywożone z ChRL do Unii, które nie są sprzedawane na rynku krajowym w Turcji, oraz skonstruowała wartość normalną na podstawie art. 2 ust. 3 i 6 rozporządzenia podstawowego. W celu skonstruowania wartości normalnej w odniesieniu do tych rodzajów produktu Komisja uwzględniła średni koszt produkcji najbardziej zbliżonych rodzajów produktu wytwarzanych przez producenta z kraju analogicznego i dodała rozsądną kwotę kosztów sprzedaży, kosztów ogólnych i administracyjnych („SG&A”) oraz zysk odpowiadający średniej ważonej kwocie osiągniętej przez producentów z państwa analogicznego z krajowej sprzedaży produktu podobnego w zwykłym obrocie handlowym w okresie objętym dochodzeniem przeglądowym.

c) Cena eksportowa

- (46) Czterech producentów eksportujących objętych próbą prowadziło wywóz do Unii, bezpośrednio do niezależnych klientów albo za pośrednictwem przedsiębiorstw powiązanych działających w charakterze przedsiębiorstw handlowych.
- (47) W przypadku gdy producenci eksportujący ⁽¹⁾ wywozili produkt objęty postępowaniem bezpośrednio do niezależnych klientów w Unii, za cenę eksportową uważano cenę faktycznie zapłaconą lub należną za produkt objęty postępowaniem sprzedany na wywóz do Unii, zgodnie z art. 2 ust. 8 rozporządzenia podstawowego.
- (48) W przypadku gdy producenci eksportujący wywozili produkt objęty postępowaniem do Unii za pośrednictwem przedsiębiorstw powiązanych ⁽²⁾, cena eksportowa została skonstruowana na podstawie ceny, po której produkty przywożone po raz pierwszy odsprzedaje się niezależnemu nabywcy zgodnie z art. 2 ust. 9 rozporządzenia podstawowego. W związku z tym dokonano korekty ceny poprzez odjęcie kosztów SG&A powiązanego przedsiębiorstwa handlowego oraz uzasadnionej marży zysku.

d) Porównanie

- (49) Komisja porównała wartość normalną i cenę eksportową wybranych do próby producentów eksportujących na podstawie ceny *ex-works*. W przypadkach uzasadnionych potrzebą zapewnienia rzetelnego porównania Komisja dostosowała wartość normalną lub cenę eksportową, uwzględniając różnice mające wpływ na ceny i ich porównywalność, zgodnie z art. 2 ust. 10 rozporządzenia podstawowego.
- (50) W przypadku cen krajowych stosowanych przez producentów z państwa analogicznego dokonano dostosowań w odniesieniu do kosztów transportu krajowego, kosztów kredytu, kosztów przeładunku, kosztów pakowania i prowizji. W przypadku cen eksportowych stosowanych przez objętych próbą producentów eksportujących dokonano dostosowań w odniesieniu do kosztów transportu, ubezpieczenia, przeładunku, kosztów kredytu, opłat bankowych, kosztów pakowania, opłat przywozowych, należności celnych i prowizji.

e) Margines dumpingu

- (51) W odniesieniu do każdej współpracującej grupy objętej próbą Komisja porównała średnią ważoną wartość normalną każdego rodzaju produktu podobnego w państwie analogicznym ze średnią ważoną ceną eksportową odpowiedniego rodzaju produktu objętego postępowaniem zgodnie z art. 2 ust. 11 i 12 rozporządzenia podstawowego.
- (52) Na tej podstawie średnie ważone marginesy dumpingu, wyrażone jako wartość procentowa ceny CIF na granicy Unii przed ocleniem, są następujące:

Przedsiębiorstwo	Margines dumpingu
Grupa Baoding	21,1 %
Grupa Dicastal	8,9 %
Grupa Lioho	25,9 %
Grupa Wanfeng	23,2 %

⁽¹⁾ Cała sprzedaż grup Baoding i Dicastal i większość sprzedaży grupy Wanfeng.

⁽²⁾ Sprzedaż UK Wanfeng oraz Grupy Lioho.

f) Wnioski dotyczące dumpingu w okresie objętym dochodzeniem przeglądownym

- (53) Komisja stwierdziła, że chińscy producenci eksportujący kontynuowali (choć na niższym poziomie pod względem wielkości niż w dochodzeniu pierwotnym) wywóz kół aluminiowych do Unii po cenach dumpingowych w okresie objętym dochodzeniem przeglądownym.

3. Dowody dotyczące prawdopodobieństwa kontynuacji dumpingu

- (54) Komisja przeanalizowała następnie prawdopodobieństwo kontynuacji dumpingu w przypadku wygaśnięcia środków. Dokonując tego, Komisja zbadała chińskie moce produkcyjne i wolne moce produkcyjne, zachowanie chińskich eksporterów na innych rynkach, sytuację na rynku krajowym w Chinach i atrakcyjność rynku unijnego.

3.1. Produkcja i wolne moce produkcyjne w ChRL

- (55) W raporcie Global China Automotive Wheel Industry 2012/2013 oszacowano łączne moce produkcyjne dotyczące kół aluminiowych dostępne w Chinach na 180 mln sztuk przy sprzedaży równej jedynie 120 mln sztuk; pod koniec 2012 r. wolne moce produkcyjne wyniosły zatem 60 mln kół⁽¹⁾.
- (56) Łączne deklarowane moce produkcyjne 21 współpracujących chińskich producentów eksportujących wynoszą 91 804 845 sztuk, a ich średnia deklarowana stopa wykorzystania mocy produkcyjnych wynosi 87 %, pozostawiając tym samym wolne moce produkcyjne wynoszące około 12 mln sztuk.
- (57) Liczby te stanowią jednak tylko część łącznej produkcji i wolnych mocy produkcyjnych w ChRL. Oprócz 21 współpracujących przedsiębiorstw podczas dochodzenia wskazano co najmniej 67⁽²⁾ – choć według niektórych źródeł najprawdopodobniej kilkuset⁽³⁾ – dodatkowych producentów kół aluminiowych, którzy działają w Chinach. W przypadku 28 takich przedsiębiorstw Komisja dotarła do pewnych publicznie dostępnych informacji dotyczących ich mocy produkcyjnych⁽⁴⁾. W odniesieniu do pozostałych 39 przedsiębiorstw nie istnieją publicznie dostępne informacje, ale wyniki dochodzenia sugerują, że ich moce produkcyjne wynoszą od 300 000 do 6 mln sztuk rocznie⁽⁵⁾.
- (58) Średnie moce produkcyjne 21 współpracujących przedsiębiorstw wynoszą rocznie ponad 4,3 mln sztuk. Średnie moce produkcyjne dodatkowych 28 przedsiębiorstw, w odniesieniu do których istnieją publicznie dostępne informacje, wynoszą 1,8 mln sztuk rocznie. Zakładając, że pozostałe 39 przedsiębiorstw dysponuje mocami produkcyjnymi na poziomie średnio 1,8 mln sztuk, Komisja uzyskała dodatkowe moce produkcyjne wynoszące 121 mln sztuk. Ponieważ przedsiębiorstwa te nie współpracowały w dochodzeniu ich moce produkcyjne nie są znane. Korzystając z najlepszych dostępnych faktów i przyjmując stopę wykorzystania mocy produkcyjnych wynoszącą 70 % podaną w raporcie Global and China Automotive Wheel Industry 2012/2013⁽⁶⁾, Komisja obliczyła dodatkowe wolne moce produkcyjne wynoszące 36 mln sztuk. Poprzez dodanie 12 mln i 36 mln sztuk, Komisja ustaliła, że ChRL posiada roczne wolne moce produkcyjne w zakresie kół aluminiowych wynoszące co najmniej 48 mln sztuk.
- (59) Jedna z zainteresowanych stron twierdziła, że chińskie moce produkcyjne są wykorzystywane w pełni. W swoich pismach strony odniosły się do odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu udzielonych przez trzy grupy producentów eksportujących objętych próbą, jak również do prezentacji CCCME. Zdaniem zainteresowanych stron świadczą one o tym, że w ChRL nie ma wolnych mocy produkcyjnych.

⁽¹⁾ „Pod koniec 2012 r. chińskie moce produkcyjne dotyczące kół aluminiowych osiągnęły prawie 180 milionów sztuk, podczas gdy wielkość sprzedaży przekroczyła 120 milionów sztuk, a wykorzystanie mocy produkcyjnych wyniosło powyżej 70 %”. Fragment raportu Global China Automotive Wheel Industry 2012/2013 dostępnego na stronie <http://www.prnewswire.com/news-releases/global-and-china-automotive-wheel-industry-report-2012-2013-204706201.html>

⁽²⁾ Wykaz przedsiębiorstw w aktach dostępnych do wglądu.

⁽³⁾ We fragmencie publicznie dostępnego raportu Global and China Automotive Wheel Industry 2013-2014 wspomniano o przynajmniej 110 MSP produkujących koła, które dokonują wywozu, co oznacza, że są jeszcze inni producenci obsługujący wyłącznie rynek krajowy. <http://www.reportsnreports.com/reports/287067-global-and-china-automotive-wheel-industry-report-2013-2014.html>.

⁽⁴⁾ Informacje dotyczące mocy produkcyjnych były dostępne na stronach internetowych przedsiębiorstw lub na stronach komercyjnych dotyczących sprzedaży takich jak <http://www.made-in-china.com/> lub www.tradeee.com.

⁽⁵⁾ 300 000 sztuk rocznie to najniższe deklarowane roczne moce produkcyjne wśród 21 współpracujących producentów. Ponadto, zgodnie z ustaleniami poczynionymi w toku dochodzenia, aby zakład produkcyjny był rentowny ekonomicznie, musi on produkować co najmniej 300 000 sztuk rocznie. 6 mln sztuk rocznie to najwyższa produkcja odnotowana w zakładach produkcyjnych podczas dochodzenia.

⁽⁶⁾ <http://www.prnewswire.com/news-releases/global-and-china-automotive-wheel-industry-report-2012-2013-204706201.html> Stopa wykorzystania mocy na poziomie 70 % może być uznana za ostrożny szacunek. Jest to szacowana średnia dla całych Chin, w tym dla współpracujących przedsiębiorstw o potwierdzonych wyższych stopach wykorzystania mocy produkcyjnych (87 %), sugerująca, że stopa wykorzystania mocy produkcyjnych przedsiębiorstw niewspółpracujących jest prawdopodobnie jeszcze niższa.

- (60) W odpowiedzi na ten zarzut odnotowano, że dane z odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu (zmienionych po weryfikacji) zostały należycie uwzględnione przy ustalaniu dostępnych wolnych mocy produkcyjnych. Dane grup objętych próbą, jak wyjaśniono już w motywie 57 powyżej, odzwierciedlają jednak jedynie część ogólnokrajowych mocy produkcyjnych. Łączne moce produkcyjne i poziom ich wykorzystania w całej ChRL ustalono zatem na podstawie dostępnych faktów, jak opisano w motywie 57 powyżej. Wartości zawarte w prezentacji CCCME nie są potwierdzone źródłem, ponieważ powołano się tam jedynie na „Chińskie Stowarzyszenie Producentów Samochodów”, nie wskazując konkretnie informacji dostępnych publicznie. W związku z powyższym argument ten został odrzucony.
- (61) W następstwie ujawnienia tych informacji zainteresowana strona zarzuciła, że Komisja zdecydowanie przeszacowała chińskie moce produkcyjne dotyczące kół aluminiowych, jednocześnie nie doszacowując poziomu wykorzystania tych mocy. W szczególności zainteresowana strona argumentowała, że z uwagi na ścisłą współpracę z chińskim przemysłem i kontrole wyrывkowe zastosowane w odniesieniu do współpracujących producentów eksportujących Komisja, ustalając wielkość produkcji i wolne moce produkcyjne w ChRL, powinna polegać wyłącznie na danych przekazanych przez współpracujących producentów eksportujących i CCCME. Ponadto Komisja powinna była ekstrapolować ustalenia dotyczące przedsiębiorstw objętych próbą, a przez to przyjąć poziom wykorzystania mocy produkcyjnych wynoszący 99 % na rynku OEM i poziom wykorzystania mocy produkcyjnych wynoszący 90 % w przypadku chińskiego przemysłu kół aluminiowych ogółem. Ponadto inna z zainteresowanych stron zwróciła się do Komisji o doprecyzowanie, jak konkretnie oceniła ona wolne moce produkcyjne na rynku OEM.
- (62) Co więcej, jedna z zainteresowanych stron utrzymywała, że w celu ustalenia ogólnokrajowego poziomu produkcji kół aluminiowych w Chinach Komisja powinna była polegać na informacjach dostarczonych przez CCCME (175 mln sztuk), co jest spójne z wielkością 180 mln sztuk szacowaną w raporcie branżowym, o którym mowa w motywie 55. Zainteresowana strona argumentowała, że Komisja nigdy nie zwróciła się do CCCME o udzielenie dalszych wyjaśnień w sprawie podanych informacji dotyczących mocy produkcyjnych i poziomu ich wykorzystania.
- (63) Ta sama zainteresowana strona dowodziła, że publicznie dostępne informacje na temat mocy produkcyjnych odnoszące się do części niewspółpracujących przedsiębiorstw wskazanych przez Komisję nie są wiarygodne. Ponadto strona ta zakwestionowała również zasadność przyjęcia mocy produkcyjnych na poziomie 1,8 mln sztuk dla takich niewspółpracujących przedsiębiorstw, w odniesieniu do których nie ma dostępnych informacji. Zainteresowana strona utrzymywała również, że poziom wykorzystania mocy produkcyjnych wynoszący 70 % przyjęty do oszacowania wolnych mocy produkcyjnych jest nieuzasadniony i zbyt szeroki, aby mógł być istotny dla rynku unijnego.
- (64) W odpowiedzi na te zarzuty Komisja zauważyła, że polegała na zweryfikowanych danych dotyczących producentów eksportujących objętych próbą, jak również na danych zadeklarowanych przez współpracujące przedsiębiorstwa. Jak wspomniano w motywie 56 powyżej, Komisja obliczyła wolne moce produkcyjne współpracujących przedsiębiorstw w oparciu o dostarczone przez nie dane i uzyskała wynik 12 mln sztuk wolnych mocy produkcyjnych oraz poziom wykorzystania mocy produkcyjnych wynoszący 87 % ⁽¹⁾. Podobnie przyjęto też zadeklarowaną wielkość produkcji współpracujących przedsiębiorstw, tj. 91 804 845 sztuk.
- (65) Jednocześnie w motywie 57 stwierdzono również, że wartości te stanowią jedynie część łącznej produkcji i wolnych mocy produkcyjnych w ChRL. Łączna wielkość produkcji czterech grup objętych próbą stanowi jedynie 33 % całkowitej szacowanej wielkości produkcji w ChRL ⁽²⁾. Z tego względu i w celu zapewnienia pełnego obrazu Komisja musiała przyrzeć się dostępnym informacjom dotyczącym całej ChRL. W tej kwestii zauważono, że wbrew twierdzeniu zainteresowanej strony CCCME została poinformowana, iż dane dotyczące chińskich mocy produkcyjnych i poziomu ich wykorzystania nie mogły zostać uwzględnione, ponieważ nie zostały poparte dowodami. CCCME miała możliwość przedstawienia dowodów, jednak tego nie uczyniła. Z tego względu podtrzymano rozstrzygnięcie, iż nie można wykorzystać danych na temat chińskich mocy produkcyjnych oraz poziomów wykorzystania mocy produkcyjnych przedstawionych przez CCCME.
- (66) Nie można też uznać argumentu o przyjęciu poziomów wykorzystania mocy produkcyjnych dotyczących czterech grup objętych próbą dla licznych niewspółpracujących przedsiębiorstw. Po pierwsze zasadnym jest założenie, że większe grupy producentów (z których składa się próba) działają ze zdecydowanie większym

⁽¹⁾ Poziom wykorzystania mocy produkcyjnych ustalony w odniesieniu do czterech przedsiębiorstw objętych próbą wynosił 89 %, a nie 99 %, jak twierdziła zainteresowana strona.

⁽²⁾ Jak wyjaśniono w motywach 68 i 69 poniżej, wartość procentowa odnosi się do oszacowania mocy produkcyjnych w ChRL zmienionego w odpowiedzi na komentarze pewnych niewspółpracujących przedsiębiorstw dotyczące publicznie dostępnych informacji o mocach produkcyjnych. Zadeklarowana wielkość produkcji 21 współpracujących przedsiębiorstw stanowi 48 % łącznych szacowanych mocy produkcyjnych w ChRL.

poziomem wykorzystania mocy produkcyjnych niż mali producenci, którzy stanowią większość niewspółpracujących przedsiębiorstw⁽¹⁾. Po drugie poziom wykorzystania mocy produkcyjnych w czterech grupach objętych próbą w 2012 r. (89 %) zdecydowanie przekroczył szacunki ogólnokrajowe podane w raporcie Global and China Automotive Wheel Industry 2012/2013 za ten sam okres (tj. 70 %). Rozbieżności między tymi dwiema wartościami pokazują, że dane dotyczące czterech grup objętych próbą – choć akceptowane i stosowane na potrzeby wniosków na szczeblu przedsiębiorstwa – nie mogą być uznane za reprezentatywne dla całej ChRL.

- (67) W odpowiedzi na zarzut zawarty w motywie 61 doprecyzowano, że moce produkcyjne i poziomy ich wykorzystania nie mogą być określane odrębnie dla rynku OEM i AM. Koła OEM i AM są często produkowane przez tych samych producentów i mogą być produkowane przy użyciu tych samych maszyn, co sprawia, że wyodrębnienie istotnych wartości liczbowych jest niemożliwe. Potwierdzono to również w pierwotnym dochodzeniu, w którym zarówno moce produkcyjne, jak i ich wykorzystanie ustalono bez wyodrębniania dwóch rynków⁽²⁾.
- (68) Komisja uważnie przeanalizowała zarzuty i przedstawione dowody dotyczące publicznie dostępnych informacji w sprawie mocy produkcyjnych zidentyfikowanych niewspółpracujących przedsiębiorstw. W rezultacie w odniesieniu do 11 przedsiębiorstw przyjęto argumenty zainteresowanej strony⁽³⁾. Średnie roczne moce produkcyjne przyjętej w konsekwencji liczby 31 przedsiębiorstw, w odniesieniu do których istnieją publicznie dostępne informacje, wynoszą 1,67 mln sztuk rocznie. Po ekstrapolowaniu tej średniej na pozostałe 28 przedsiębiorstw szacowane łączne moce produkcyjne zidentyfikowanych niewspółpracujących przedsiębiorstw wyniosły 98,4 mln sztuk. Po dodaniu tej wartości do mocy produkcyjnych współpracujących przedsiębiorstw (91,8 mln) roczna chińska produkcja to co najmniej 190 mln sztuk. Wyniki zamieszczono w poniższej tabeli:

Tabela 1

Rodzaj przedsiębiorstwa	Liczba przedsiębiorstw, których dotyczy postępowanie	Moce produkcyjne (jednostki)	Wolne moce produkcyjne (jednostki)
Wszystkie podmioty współpracujące	21	91 804 845	12 355 052
(z czego objęte próbą)	4	62 589 289	
Zidentyfikowane podmioty niewspółpracujące, w odniesieniu do których istnieją publicznie dostępne informacje na temat mocy	31	51 700 000	15 510 000
Zidentyfikowane podmioty niewspółpracujące, w odniesieniu do których brak jest publicznie dostępnych informacji na temat mocy	28	46 696 776	14 009 033
Ogółem		190 201 621	41 874 085

- (69) Należy jednak zauważyć, że listy zidentyfikowanych niewspółpracujących przedsiębiorstw nie można uznać za wyczerpującą. Jak wspomniano w motywie 57, według publicznych źródeł istnieje około 110 MŚP produkujących koła i zorientowanych na wywóz, co oznacza, że istnieją też dodatkowe przedsiębiorstwa, które zapewniają dostawy jedynie na rynek krajowy. Niektóre z nich są małymi producentami działającymi na niewielką skalę, co czyni je trudnymi do zidentyfikowania. Niemniej jednak 190,2 mln sztuk jest ewidentnie wyłącznie najniższą szacunkową wartością określającą obecne roczne moce produkcyjne w ChRL.
- (70) W odniesieniu do drugiego zarzutu podniesionego w motywie 63 Komisja zauważa, że w związku ze zmianą średniego poziomu produkcji w oparciu o informacje przekazane przez zainteresowaną stronę komentarz dotyczący wiarygodności źródła wykorzystanego poprzednio przez Komisję stał się nieaktualny. Należy również zaznaczyć, że Komisja zastosowała konserwatywne podejście, przyjmując średni poziom mocy produkcyjnych ustalony na grupie 31 przedsiębiorstw, aby oszacować prawdopodobne moce produkcyjne przedsiębiorstw, co do których nie ma publicznie dostępnych informacji, zamiast ekstrapolować średnie moce produkcyjne 21 współpracujących przedsiębiorstw (4,3 mln) lub średnie moce produkcyjne czterech grup objętych próbą (ponad 15 mln).

(1) Nie jest rzeczą nietypową w Chinach, że duzi, dobrze sytuowani producenci zlecają część swoich zamówień produkcyjnych niepowiązanym dostawcom zewnętrznym. Pozwala im to na szybkie przystosowanie się do zwiększenia (lub zmniejszenia) popytu oraz zaangażowania niepowiązanych dostawców wyłącznie, gdy osiągnęli oni optymalny poziom wykorzystania mocy produkcyjnych w ramach własnych podmiotów zależnych. Praktykę tę zaobserwowano w największej z grup producentów objętych próbą.

(2) Rozporządzenie Komisji (UE) nr 404/2010 z dnia 10 maja 2010 r. nakładające tymczasowe cło antidumpingowe na przywóz niektórych aluminiowych kół pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej (Dz.U. L 117 z 11.5.2010, s. 64).

(3) Szczegółowe informacje dotyczące analizy i zmienionych mocy produkcyjnych można znaleźć w wykazie w aktach dostępnych do wglądu.

- (71) Komentarz zainteresowanej strony dotyczący wiarygodności oszacowania wykorzystania mocy produkcyjnych na poziomie 70 % dla niewspółpracujących przedsiębiorstw został już z kolei omówiony w motywach 66 i 67 powyżej. Ponadto jeżeli chodzi o raport Global and China Automotive Wheel Industry 2012/2013, a więc źródło, z którego pochodzi informacja o wykorzystaniu na poziomie 70 %, zauważa się, że chociaż Komisja nie ma dostępu do pełnego raportu, jego streszczenie zawierające niezbędne informacje jest publicznie dostępne. Raport został opublikowany przez organizację badawczą „Research in China”⁽¹⁾. Zarzut strony zostaje odrzucony.
- (72) Zgodnie z metodyką opisaną w motywie 58 powyżej wolne moce produkcyjne dostępne w Chinach szacuje się zatem na około 42 mln sztuk rocznie.
- (73) Korzystając z innego podejścia uzyskano jeszcze wyższe szacunki dotyczące wolnych mocy produkcyjnych. Poprzez odjęcie od łącznej szacowanej chińskiej produkcji (190 mln⁽²⁾) w okresie objętym dochodzeniem przeglądowym szacowanej wielkości sprzedaży krajowej w 2015 r. (około 57 mln sztuk⁽³⁾) oraz łącznego wywozu z ChRL (szacowanego na 73,5 mln sztuk⁽⁴⁾) w okresie objętym dochodzeniem przeglądowym otrzymujemy około 60 mln sztuk łącznych wolnych mocy produkcyjnych i zapasów⁽⁵⁾.
- (74) W związku z brakiem dalszych uwag Komisja doszła do wniosku, że roczne wolne moce produkcyjne w ChRL mieszczą się w przedziale od 42 do 60 mln sztuk. Nawet niższa wartość szacunkowa odpowiada 84 % całej produkcji unijnej (50,5 mln sztuk w okresie objętym dochodzeniem przeglądowym) i stanowi 60 % konsumpcji w Unii (70 mln w okresie objętym dochodzeniem przeglądowym), co uznaje się za znaczną ilość.

3.2. Chińska sprzedaż do państw trzecich oraz atrakcyjność rynku unijnego

- (75) ChRL dokonuje wywozu znacznych ilości kół aluminiowych do państw trzecich innych niż Unia, w szczególności do Stanów Zjednoczonych, Japonii, Meksyku, Kanady i Indii⁽⁶⁾. To samo dotyczy czterech współpracujących grup. Ich wielkości wywozu na te rynki obejmują niemal 89 % ich łącznej sprzedaży eksportowej do państw trzecich w okresie objętym dochodzeniem przeglądowym.
- (76) Komisja porównała średnią cenę czterech współpracujących grup stosowaną na rynkach państw trzecich w okresie objętym dochodzeniem przeglądowym z cenami eksportowymi naliczanymi w tym samym okresie na rynku unijnym dla poszczególnych rodzajów produktu, odliczając cła antydumpingowe, które byłyby należne. Porównanie wykazało niejednorodny obraz, różniący się w zależności od rynku.
- (77) Sytuacja na rynku USA (obejmującym prawie 51 % łącznej sprzedaży eksportowej do państw trzecich czterech grup objętych próbą w okresie objętym dochodzeniem przeglądowym) wskazuje, że około połowa rodzajów produktu, stanowiąca około 25 % ich amerykańskiej sprzedaży, była droższa na rynku USA, a druga połowa na rynku unijnym⁽⁷⁾. Pokazuje to, że przekierowanie do Unii pewnych wielkości wywozu obecnie przeznaczonych do Stanów Zjednoczonych⁽⁸⁾ (tych, których ceny są niższe niż ceny dla rynku unijnego) jest prawdopodobne w przypadku dopuszczenia do wygaśnięcia środków.

⁽¹⁾ <http://www.researchinchina.com/Htmls/AboutUs/Index.html>.

⁽²⁾ 91,8 mln sztuk pochodzących od 21 współpracujących przedsiębiorstw oraz szacowane moce produkcyjne 59 niewspółpracujących przedsiębiorstw wynoszące 98,4 mln sztuk.

⁽³⁾ W raporcie Global and China Automotive Wheel Industry 2012/2013 wskazano, że do końca 2012 r. na chińskim rynku krajowym będzie w obrocie 45 mln sztuk. Badanie przeprowadzone przez McKinsey: Bigger, better, broader: a perspective on China's auto market in 2020 dostępne na stronie <http://www.mckinseychina.com/bigger-better-broader-a-perspective-on-chinas-auto-market-in-2020/> szacuje, że chiński przemysł motoryzacyjny będzie odnotowywał wzrost w wysokości 8 % rocznie w latach 2011 – 2020. Przy założeniu podobnej stopy wzrostu dla przemysłu kół wielkość rynku krajowego w 2015 r. wyniesie około 57 mln sztuk.

⁽⁴⁾ Chińska baza danych dotycząca wywozu ze średnim wskaźnikiem konwersji na poziomie 10,91 kg/koło.

⁽⁵⁾ Poziom zapasów jest trudny do oszacowania. W przypadku kół AM niektóre zapasy są na zwykłym poziomie, natomiast w przypadku kół OEM poziomy zapasów są zazwyczaj niewielkie. W każdym razie w celu oceny dostępnych możliwości eksportowych nie ma znaczącej różnicy między zapasami i wolnymi mocami produkcyjnymi.

⁽⁶⁾ Chińska baza danych dotyczących wywozu. Łączna wielkość wywozu z ChRL (z wyłączeniem Unii Europejskiej) wyniosła 772 720 ton (około 71 mln sztuk) w ODP, z czego 81 % (629 854 tony, czyli około 58 mln sztuk) trafiło do pięciu największych miejsc przeznaczenia wymienionych powyżej.

⁽⁷⁾ Spośród 65 porównywalnych rodzajów produktu 29 było droższych na rynku unijnym, 32 na rynku USA, a 4 miało podobne ceny.

⁽⁸⁾ Rynek unijny był droższy w przypadku 29 z 65 porównywalnych rodzajów produktu w odniesieniu do Stanów Zjednoczonych. Wielkość sprzedaży tych 29 rodzajów produktu dokonywanej przez cztery grupy objęte próbą wynosi około 3,1 mln sztuk, czyli około 25 % ich łącznej sprzedaży do Stanów Zjednoczonych. Zgodnie z chińską bazą danych dotyczących wywozu ChRL dokonała wywozu ponad 394 693 ton (ponad 36 mln sztuk) kół aluminiowych do Stanów Zjednoczonych w okresie objętym dochodzeniem przeglądowym. Wskazane 25 % odpowiada 8,9 mln sztuk, co stanowi 12,7 % konsumpcji w Unii.

- (78) W przypadku cen eksportowych stosowanych w wywozie z ChRL do Kanady, Indii, Japonii i Meksyku (obejmujących łącznie około 40 % łącznego wywozu czterech chińskich grup objętych próbą w okresie objętym dochodzeniem przeglądowym) średnie ceny sprzedaży były niższe od cen sprzedaży stosowanych wobec Unii w odniesieniu do rodzajów produktu stanowiących około 22 % łącznej ilości produktów wywożonych do tych państw⁽¹⁾. Wskazuje to także na prawdopodobne przekierowanie chińskiego wywozu do Unii w przypadku wygaśnięcia środków. Przekierowanie wywozu z Indii jest szczególnie prawdopodobne, ponieważ kraj ten w maju 2015 r., tj. w połowie okresu objętego dochodzeniem przeglądowym, wprowadził ostateczne środki antydumpingowe.
- (79) Jedna z zainteresowanych stron utrzymywała, że ograniczona atrakcyjność rynku unijnego nie zwiększa prawdopodobieństwa przekierowania chińskiego przywozu, jeżeli dojdzie do uchylecia środków. Przedstawiła ona porównanie średnich cen sprzedaży eksportowej do Unii oraz średnich cen eksportowych do reszty świata dla dwóch grup objętych próbą i wykazała, że ceny w pozostałych częściach świata są wyższe. Ponadto dla jednej z grup objętych próbą zainteresowana strona przedstawiła porównanie cenowe między wywozem do Unii a cenami eksportowymi dla reszty świata odnośnie do 15 rodzajów produktu.
- (80) W odpowiedzi na ten zarzut należy zauważyć, że porównanie średnich poziomów cen nie uwzględnia różnic w cenach między poszczególnymi rodzajami produktu. ChRL dokonuje wywozu większych kół do głównego miejsca przeznaczenia swojego wywozu – do Stanów Zjednoczonych. Ponadto łączenie sprzedaży reszty świata jest również problematyczne, ponieważ powoduje wymieszanie wyników dla różnych miejsc przeznaczenia wywozu. Dotyczy to również porównania konkretnych rodzajów produktu przeprowadzonego dla jednej z czterech grup producentów eksportujących objętych próbą.
- (81) Z drugiej strony porównanie dokonane przez Komisję opiera się na zweryfikowanych danych wszystkich czterech grup producentów eksportujących objętych próbą. Porównania dokonano na poziomie rodzaju produktu, a także odrębnie – dla różnych rynków przeznaczenia. Z tych względów metodykę zastosowaną przez Komisję wyjaśnioną w motywach 76–78 uznaje się za bardziej wiarygodną i precyzyjną. W rezultacie zarzut zainteresowanych stron zostaje odrzucony.
- (82) W następstwie ujawnienia tych informacji jedna z zainteresowanych stron utrzymywała, że Komisja bezzasadnie podkreślała atrakcyjność rynku unijnego w porównaniu do innych miejsc przeznaczenia wywozu. W szczególności utrzymywała ona, że porównanie poszczególnych rodzajów przeprowadzone przez Komisję prowadzi do ukrycia faktu, iż w zasadzie jedynie w przypadku około 25 % sprzedaży grup objętych próbą ceny sprzedaży do Stanów Zjednoczonych są niższe niż ceny sprzedaży tych samych rodzajów produktu do Unii. Zainteresowana strona argumentowała, że sprzedaż eksportową do Stanów Zjednoczonych (lub innego państwa w tym przypadku) należy analizować w całości, a mianowicie grupując wszystkie rodzaje produktu. Wynika to z faktu, że chińscy producenci oferują szereg rodzajów kół aluminiowych, aby zapewnić sobie lojalność klientów. Jeżeli iść tokiem rozumowania zainteresowanej strony, oznaczałoby to, że fakt, iż dany rodzaj koła aluminiowego jest wysyłany z Chin do Stanów Zjednoczonych za niższą cenę niż do Unii nie oznacza, że doszłoby do jego przekierowania, ponieważ chińscy dostawcy muszą zapewnić „pełną ofertę produktów dla wszystkich swoich miejsc przeznaczenia wywozu”, a zatem takie przekierowanie powodowałoby zakłócenie wiarygodnych łańcuchów dostaw.
- (83) Ponadto zainteresowana strona przedstawiła porównanie cen, grupując sprzedaż według miejsca przeznaczenia. W porównaniu wykazano wartości ujemne (tj. ceny na rynki innych państw trzecich były wyższe niż ceny na rynek unijny) dla wszystkich rynków z wyjątkiem Japonii. Zainteresowana strona twierdziła również, że na potrzeby analizy rynków Kanady, Indii, Japonii i Meksyku Komisja przyjęła inne podejście i połączyła – bez wyjaśnienia – wielkości sprzedaży dla tych czterech miejsc przeznaczenia. W rezultacie zainteresowana strona utrzymywała, że ujawnienie faktów i rozważań, na podstawie których Komisja zamierzała nałożyć środki antydumpingowe, nie pozwala zainteresowanym stronom zrozumieć toku rozumowania Komisji w kwestii porównania ich cen eksportowych dla Unii i rynków innych państw trzecich, co stanowi naruszenie art. 20 rozporządzenia podstawowego.
- (84) W odpowiedzi na te zarzuty Komisja zauważa, że zastosowane porównanie poszczególnych rodzajów nie powoduje zatajenia wielkości dokonanych transakcji. Ponadto ujawniono stronom odsetek wielkości sprzedaży do Stanów Zjednoczonych i wykorzystano go w celu obliczenia prawdopodobnej wielkości przekierowania chińskiego wywozu ogółem do Stanów Zjednoczonych. Odrzucono zatem zarzut zainteresowanej strony, iż porównanie poszczególnych rodzajów powoduje zatajenie efektu wielkości sprzedaży lub go nie uwzględnia. Kolejny zarzut zainteresowanej strony, a mianowicie zarzut, iż ogólny zysk ze wszystkich transakcji dokonywanych na rynek eksportowy ma decydujące znaczenie w przeciwieństwie do porównania cen poszczególnych rodzajów produktu, nie jest ani uzasadniony, ani potwierdzony ustaleniami dochodzenia. W toku dochodzenia Komisja stwierdziła zarówno w odniesieniu do chińskich producentów eksportujących, jak

⁽¹⁾ Rynek unijny był droższy w przypadku 7 z 20 porównywalnych rodzajów produktu w odniesieniu do Kanady, w przypadku 7 z 15 porównywalnych rodzajów produktu w odniesieniu do Indii, w przypadku 40 z 54 porównywalnych rodzajów produktu w odniesieniu do Japonii oraz w przypadku 6 z 12 porównywalnych rodzajów produktu w odniesieniu do Meksyku. Taka sprzedaż dokonywana przez chińskich producentów eksportujących objętych próbą wynosiła 2,3 mln sztuk, tj. około 22 % ich łącznej sprzedaży do tych państw. Zgodnie z chińską bazą danych dotyczących wywozu ChRL dokonała wywozu 235 161 ton (około 21,5 mln sztuk) kół aluminiowych do tych państw w okresie objętym dochodzeniem przeglądowym. Wskazane 22,3 % odpowiada 4,8 mln sztuk, co stanowi 6,8 % konsumpcji w Unii.

i producentów unijnych, że co do zasady przetargi są tworzone, a umowy zawierane dla konkretnych rodzajów produktu, a nie dla grupy produktów. W związku z powyższym Komisja podtrzymuje pogląd, iż porównanie poszczególnych rodzajów produktu przy porównywaniu chińskich cen sprzedaży na rynki eksportowe państw trzecich i chińskiej sprzedaży na rynek unijny stanowi wiarygodny wskaźnik atrakcyjności rynku unijnego.

- (85) W przeciwieństwie do twierdzenia zainteresowanej strony Komisja nie połączyła analizy czterech miejsc przeznaczenia wywozu, a mianowicie Kanady, Indii, Japonii i Meksyku. Wszystkie miejsca przeznaczenia wywozu przeanalizowano oddzielnie, a zsumowano jedynie prawdopodobne wielkości dostępne do przekierowania z każdego kraju. ⁽¹⁾ Z tego względu zarzut zainteresowanej strony zostaje odrzucony.
- (86) Jedna z zainteresowanych stron utrzymywała, że koła OEM są zdecydowanie droższe niż koła AM, a zatem Komisja popełniła błąd, opierając się na cenach AM, aby wykazać, że chińscy producenci eksportujący przekierowaliby koła aluminiowe na rynek unijny.
- (87) Doprecyzowano, że wbrew twierdzeniu strony Komisja, porównując ceny, nie polegała jedynie na danych dotyczących sprzedaży AM, ale na całości zgłoszonej sprzedaży, w ramach której rynek AM stanowił jedynie 20 %. Argument ten zostaje zatem odrzucony.
- (88) W związku z brakiem dalszych uwag podtrzymuje się wnioski dotyczące analizy wywozu do państw trzecich dokonywanego przez cztery grupy objęte próbą wyjaśnione w motywach 75–78. W rezultacie potwierdza się prawdopodobne przekierowanie części wywozu chińskiego obecnie przeznaczonego na rynki Stanów Zjednoczonych, Kanady, Meksyku, Japonii i Indii na rynek unijny (szacowanej na 13,7 mln sztuk) ⁽²⁾.

3.3. Sprzedaż na rynku krajowym w Chinach i atrakcyjność rynku unijnego

- (89) Ze względu na znaczną wielkość sprzedaży krajowej sytuacja na chińskim rynku krajowym została również zbadana. Dostępne informacje wskazują, że chiński rynek motoryzacyjny rośnie i według prognoz ma rosnąć średnio o 8 % rocznie do 2020 r. ⁽³⁾. Ze względu na bliskie powiązania między rynkami motoryzacyjnym i kół samochodowych można przyjąć, że ostatni z tych rynków odnotuje podobny wskaźnik wzrostu. Wzrost ten zwiększa zdolność absorpcyjną chińskiego rynku krajowego. Jednak ten wzrost popytu prawdopodobnie nie wchłonie dostępnych wolnych mocy produkcyjnych. W ostatnich latach dokonano ogromnych inwestycji w ChRL w produkcję kół. Tylko cztery objęte próbą grupy zwiększyły całkowite moce produkcyjne o około 16 mln sztuk w okresie badanym, równoległe ze wzrostem popytu.
- (90) Średni poziom cen czterech objętych próbą grup na chińskim rynku krajowym (około 35 EUR) jest znacznie niższy od średniej ceny sprzedaży do Unii (46,2 EUR). Chociaż część tej różnicy cenowej można wytłumaczyć różnymi rodzajami produktów i wymogów, to taka znaczna różnica w cenach oznacza, że rynek unijny stałby się jeszcze bardziej atrakcyjny w porównaniu z chińskim rynkiem krajowym, gdyby środki zostały uchylone. Należy również zwrócić uwagę, że główni eksporterzy już nawiązali stosunki handlowe w Unii, co oznacza, że wielkość wywozu może zostać szybko zwiększona, jeżeli zmieni się obecny poziom stawek celnych.
- (91) Wnioski płynące z analizy sprzedaży krajowej i warunków rynkowych w ChRL są zatem następujące: po pierwsze, rynek krajowy nie może wchłonąć wolnych mocy produkcyjnych, a po drugie, ze względu na znaczne różnice między cenami prawdopodobne jest przekierowanie sprzedaży krajowej do Unii.

⁽¹⁾ Odrębne wielkości liczbowe właściwe dla poszczególnych państw są następujące: rynek unijny był droższy w przypadku 7 z 20 porównywalnych rodzajów produktu w odniesieniu do Kanady, w przypadku 7 z 15 porównywalnych rodzajów produktu w odniesieniu do Indii, w przypadku 40 z 54 porównywalnych rodzajów produktu w odniesieniu do Japonii oraz w przypadku 6 z 12 porównywalnych rodzajów produktu w odniesieniu do Meksyku. Wielkości dla tych rodzajów produktu wynoszą odpowiednio 1 263 052 kół w przypadku Japonii, 721 220 kół w przypadku Indii, 107 740 kół w przypadku Meksyku oraz 224 364 kół w przypadku Kanady. Łączna wartość dla tych czterech państw to 2 316 376. Całkowita wielkość sprzedaży czterech grup objętych próbą do tych czterech miejsc przeznaczenia wynosi 10 384 797 sztuk, z czego ilość, która prawdopodobnie może zostać przekierowana (2,3 mln) stanowi 22,3 %. Przy szacowaniu prawdopodobnego przekierowania z ChRL wartość 22,3 % zastosowano wobec całkowitego chińskiego wywozu do wspomnianych czterech miejsc przeznaczenia w kontekście chińskiej bazy danych dotyczących wywozu, tj. 2 350 161 ton (około 21,5 mln sztuk), co daje prawdopodobne przekierowanie na poziomie 4,8 mln sztuk.

⁽²⁾ 8,9 mln ze Stanów Zjednoczonych i 4,8 mln z czterech pozostałych miejsc przeznaczenia.

⁽³⁾ McKinsey: Bigger, better, broader: a perspective on China's auto market in 2020 dostępne na stronie <http://www.mckinseychina.com/bigger-better-broader-a-perspective-on-chinas-auto-market-in-2020/> szacuje, że chiński przemysł motoryzacyjny będzie odnotowywał wzrost w wysokości 8 % rocznie w latach 2011–2020.

- (92) W oparciu o powyższe ustalenia Komisja doszła do wniosku, że w przypadku wygaśnięcia środków ryzyko przekierowania znacznych wielkości wywozu i sprzedaży krajowej do Unii po cenach dumpingowych jest realne.
- (93) W następstwie ujawnienia tych informacji zainteresowana strona utrzymywała, że ponieważ szacowane moce produkcyjne i poziom ich wykorzystania są błędne, ustalenie, iż szacowany wzrost krajowego popytu na koła aluminiowe w Chinach nie pochłonie dostępnych wolnych mocy produkcyjnych jest nieprawidłowe. Zainteresowana strona zakwestionowała również wiarygodność porównania średnich cen, zwłaszcza że sama Komisja uznała, że porównanie średnich cen nie uwzględnia różnic w cenach między rodzajami produktu.
- (94) Na uwagi dotyczące mocy produkcyjnych i poziomu ich wykorzystania odpowiedziano w części 3.1 i 3.2 powyżej. Wartości te, jak potwierdzono po przeanalizowaniu uwag, nie zostały zmienione w takim zakresie, aby wpłynąć na wniosek przedstawiony w motywie 89 powyżej.
- (95) Fakt, iż porównanie średnich cen jest mniej wiarygodne niż porównanie na poziomie rodzajów produktu nie zmienia wniosku, iż luka między poziomami cen pozostaje istotna. W połączeniu ze znacznym rozmiarem rynku krajowego wskazuje to na prawdopodobieństwo, że w przypadku dopuszczenia do wygaśnięcia środków część sprzedaży zostanie przekierowana na rynek unijny, nawet jeżeli nie można precyzyjnie określić jej ilości w oparciu o dostępne informacje. W rezultacie uzyskane uwagi nie przeczą wyciągniętym wnioskowi, które to wnioski są zatem potwierdzone.

4. Wnioski dotyczące dumpingu i prawdopodobieństwa kontynuacji dumpingu

- (96) W odniesieniu do wszystkich czterech objętych próbą chińskich producentów eksportujących stwierdzono dumping w okresie objętym dochodzeniem przeglądowym. Ponadto z uwagi na znaczne wolne moce produkcyjne w ChRL, a także atrakcyjność rynku unijnego w porównaniu z niektórymi rynkami państw trzecich i rynkiem krajowym, uznano za prawdopodobne, że chińscy producenci eksportujący (ponownie) wprowadzą na rynek unijny znaczące ilości kół aluminiowych po cenach dumpingowych w przypadku wygaśnięcia środków.

D. DEFINICJA PRZEMYSŁU UNIJNEGO

- (97) W przemyśle unijnym nie nastąpiły żadne większe zmiany strukturalne w porównaniu z sytuacją opisaną w dochodzeniu pierwotnym. W okresie objętym dochodzeniem przeglądowym produkt podobny był wytwarzany przez około 50 znanych producentów unijnych. Reprezentują oni przemysł unijny w rozumieniu art. 4 ust. 1 rozporządzenia podstawowego.
- (98) Całkowitą produkcję unijną w okresie objętym dochodzeniem przeglądowym szacuje się na 50,5 mln ton. Przedsiębiorstwa, które poparły wniosek o przegląd, reprezentowały ponad 85 % łącznej produkcji unijnej w ODP. Jak wskazano w motywie 17, producenci unijni wybrani do próby reprezentowali ponad 30 % całkowitej unijnej produkcji produktu podobnego.

E. SYTUACJA NA RYNKU UNIJNYM

1. Uwagi wstępne

- (99) Całkowita produkcja unijna została ustalona w oparciu o wszystkie dostępne informacje, w tym informacje zawarte we wniosku o przegląd i dane zebrane od wszystkich znanych producentów unijnych przed wszczęciem i po wszczęciu dochodzenia oraz w oparciu o informacje uzyskane od producentów objętych próbą. Informacje te pozwoliły na potwierdzenie występowania i poziomu produkcji także w odniesieniu do tych producentów, którzy nie współpracowali w dochodzeniu.
- (100) Podobnie jak w pierwotnym dochodzeniu, jak wspomniano w motywie 28, produkt sprzedawano przez dwie sieci dystrybucji, a więc na rynek OEM i na rynek AM.
- (101) Niektóre zainteresowane strony powtarzały zarzuty podniesione w pierwotnym dochodzeniu, że w analizie szkody należy odróżnić koła aluminiowe przeznaczone na rynek OEM od kół aluminiowych przeznaczonych na rynek AM. Zarzuty te opierały się na fakcie, iż w czasie prowadzenia pierwotnego dochodzenia chiński przywóz był przeznaczony głównie na rynek AM, natomiast przemysł unijny dominował głównie na rynku OEM.

- (102) W dochodzeniu ustalono, jak wyjaśniono w motywach 113 i 114, że wydaje się, iż od czasu pierwotnego dochodzenia chińscy producenci eksportujący skierowali się z rynku AM w stronę rynku OEM. Z tego względu odrębna analiza oddziaływania chińskiego przywozu na sytuację przemysłu unijnego w rozbiciu na segmenty nie była już konieczna.
- (103) Niemniej jednak zgodnie z pierwotnym dochodzeniem oraz w celu uzyskania możliwie najpełniejszego obrazu sytuacji przemysłu unijnego w ODP pewne wskaźniki szkody przeanalizowano również odrębnie w oparciu o dostępne informacje; w analizie prawdopodobieństwa ponownego wystąpienia szkody wzięto pod uwagę różne segmenty.
- (104) W nawiązaniu do zarzutu, o którym mowa w motywie 101, jedna z zainteresowanych stron dodała, że należy wprowadzić rozróżnienie pomiędzy rynkami w zależności od rodzaju klientów, wskazując, że klienci na rynku OEM nabywają inny rodzaj produktu, a mianowicie tzw. „koła posiadające znak towarowy producenta samochodu”, niż klienci na rynku AM, którzy nabywają tzw. „koła posiadające znak towarowy producenta kół”. Według tej strony, fakt, że koła są wykorzystywane do montażu w nowych pojazdach (OEM) lub sprzedawane oddzielnie do zastąpienia kół oryginalnych (AM) ma mniejsze znaczenie.
- (105) Wniosek tej strony opierał się na nieprawidłowym założeniu, iż Komisja zaklasyfikowałaby „koła posiadające znak towarowy producenta samochodu” sprzedawane przez sieci dystrybucji producentów samochodów lub ich autoryzowanych sprzedawców jako sprzedaż na rynku AM. Komisja jednak uwzględniła wszystkie „koła posiadające znak towarowy producenta samochodu”, niezależnie od tego, czy były one stosowane do montażu w nowych pojazdach czy też sprzedawane oddzielnie w ramach sprzedaży na rynek OEM, co było zgodne z argumentem strony.

2. Konsumpcja w Unii

- (106) W okresie badanym konsumpcja w Unii kształtowała się w następujący sposób:

Tabela 2

Konsumpcja w Unii

	2012	2013	2014	ODP
Łączna konsumpcja (w tys. sztuk)	59 361	60 528	66 457	70 047
Indeks (2012 = 100)	100	102	112	118

Źródło: Wniosek o dokonanie przeglądu, Eurostat, zweryfikowane odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu.

- (107) Konsumpcja w Unii została ustalona przez dodanie przywozu z Chin i innych państw trzecich, w oparciu o dane Eurostatu, do wielkości sprzedaży producentów unijnych na rynku unijnym. Dane dotyczące sprzedaży przemysłu unijnego na rynku unijnym uzyskano z wniosku o dokonanie przeglądu i skorygowano je w oparciu o dane zawarte w odpowiedziach przesłanych przez producentów unijnych objętych próbą w ODP.
- (108) Konsumpcja w Unii stale zwiększała się w okresie badanym i w ujęciu ogólnym wzrosła o 18 %, z 59,3 milionów sztuk w 2012 r. do 70,0 milionów sztuk w ODP. Ten wzrost konsumpcji odzwierciedla wzrost produkcji samochodów w Unii oraz rosnący udział kół aluminiowych w produkcji nowych samochodów. Tendencja wzrostowa konsumpcji odzwierciedla istotną zmianę w porównaniu do tendencji obserwowanej w pierwotnym dochodzeniu, kiedy to konsumpcja spadła o 16 % od 2006 r. i w okresie objętym dochodzeniem („OD”) w pierwotnym dochodzeniu, tj. z 58,6 mln sztuk do 49,5 mln sztuk.

- (109) Konsumpcję w Unii przeanalizowano również w rozbiciu na rynek OEM i AM. Wielkość i udział w rynku oszacowano na podstawie informacji przekazanych przez producentów eksportujących objętych próbą, współpracujących producentów z państwa analogicznego, producentów unijnych objętych próbą oraz na podstawie wniosku. Poniższa tabela przedstawia zmianę konsumpcji w rozbiciu na rynki w ODP w porównaniu do OD w pierwotnym dochodzeniu.

Tabela 3

Konsumpcja w rozbiciu na rynek AM i OEM

Sztuki (w tys.)	OD (pierwotne dochodzenie)	ODP
Konsumpcja OEM	34 915	65 168
Indeks (OD = 100)	100	188
Udział OEM w łącznej konsumpcji (%)	71	93
Konsumpcja AM	14 592	4 879
Indeks (OD = 100)	100	33
Udział AM w łącznej konsumpcji (%)	29	7
Łączna konsumpcja	49 508	70 047
Indeks (OD = 100)	100	141

Źródło: Wniosek, Eurostat, zweryfikowane odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu, rozporządzenie wykonawcze (UE) nr 964/2010.

- (110) Od OD w pierwotnym dochodzeniu konsumpcja na rynku OEM wzrosła o 88 %, tj. z około 35 mln sztuk do około 65 mln sztuk, natomiast konsumpcja na rynku AM spadła o prawie 70 % z około 15 mln sztuk do około 5 mln sztuk w ODP. Pokazuje to, że ogólny wzrost konsumpcji od OD w pierwotnym dochodzeniu był spowodowany wyłącznie wzrostem konsumpcji na rynku OEM, natomiast konsumpcja na rynku AM spadła w znacznym stopniu od OD w pierwotnym dochodzeniu. Z tego względu chociaż rynek OEM już w OD w pierwotnym dochodzeniu był dominujący, w ODP zyskał jeszcze bardziej na znaczeniu i odpowiadał 93 % łącznej konsumpcji, natomiast rynek AM stanowił 7 % łącznej konsumpcji, podczas gdy w OD w pierwotnym dochodzeniu było to 29 %.
- (111) Zauważono, że rynek OEM jest zasadniczo bardziej konkurencyjny, ponieważ sprzedaż dokonywana jest na większym rynku, z udziałem większej liczby podmiotów i większej liczby konkurujących ze sobą dostawców. Obecność na tym rynku jest również bardziej trwała. Dochodzenie pokazało, że podmioty, które zdołały przenieść się na rynek OEM pozostają na nim i nie przenoszą się chętnie na rynek AM. Wynika to z precyzyjnych i ścisłych wymagań klientów rynku OEM, nie tylko dotyczących jakości i projektu kół aluminiowych, ale również jakości procesów i kwalifikacji umożliwiających funkcjonowanie w roli wiarygodnych dostawców. Produkty zasadniczo są nabywane dopiero po etapie testów i kontroli procesu, a następnie relacje umowne między kupującym a sprzedającym mogą trwać wiele lat. Jednocześnie należy zauważyć, że zazwyczaj każdy użytkownik OEM ma kilku zatwierdzonych przez siebie dostawców i może w związku z tym zmieniać ich stosunkowo łatwo, jeżeli jeden z nich stanie się bardziej konkurencyjny cenowo.

3. Wielkość, ceny i udział przywozu z ChRL w rynku

3.1. Wielkość i udział przywozu z ChRL w rynku

Tabela 4

Wielkość i udział przywozu z ChRL w rynku

	2012	2013	2014	ODP
Wielkość przywozu (w tys. sztuk)	3 371	2 436	2 439	2 237
Indeks (2012 = 100)	100	72	72	66
Udział w rynku (%)	5,7	4,1	3,7	3,2

Źródło: Dane Eurostatu.

- (112) W okresie badanym wielkość przywozu z ChRL spadła z 3,3 mln sztuk w 2012 r. do 2,2 mln sztuk w ODP, tj. o 34 %, czemu towarzyszył spadek udziału w rynku z 5,7 % do 3,2 %, tj. o 2,5 punktu procentowego. Chociaż wielkość przywozu z Chin i jego udział w rynku zmniejszyły się, chińscy producenci eksportujący zdołali jednak utrzymać znaczny udział w rynku, pomimo obowiązujących środków. Komisja zauważa, iż część przywozu z Chin (pomiędzy 21 % i 28 % w okresie badanym) skorzystała z procedury uszlachetniania czynnego i nie podlegała cłom antydumpingowym.
- (113) Ponadto zmianę wielkości przywozu i udziału Chin w rynku oszacowano w rozbiciu na rynek OEM i AM w ODP w porównaniu do OD w pierwotnym dochodzeniu, co przedstawia tabela poniżej:

Tabela 5

Przywóz z Chin i udział rynku OEM i AM w rynku ogółem

	OD (pierwotne dochodzenie)	ODP
Rynek OEM		
Łączny przywóz z Chin – OEM (sztuki w tys.)	1 183	1 606
Indeks (OD = 100)	100	136
Udział w łącznym przywozie (%)	19	72
Udział w rynku w odniesieniu do konsumpcji OEM (%)	3,4	2,5
Udział w rynku w odniesieniu do łącznej konsumpcji (%)	2,3	2,3
Rynek AM		
Łączny przywóz z Chin – AM (sztuki w tys.)	4 954	631
Indeks (OD = 100)	100	13
Udział w łącznym przywozie (%)	81	28
Udział w rynku w odniesieniu do konsumpcji AM (%)	33,9	12,9
Udział w rynku w odniesieniu do łącznej konsumpcji (%)	10,0	0,9

Źródło: Wniosek, Eurostat, zweryfikowane odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu, rozporządzenie wykonawcze (UE) nr 964/2010.

- (114) Zmiana w zakresie wielkości przywozu z Chin w rozbiciu na rynki odzwierciedlała ogólną tendencję znacznego wzrostu konsumpcji na rynku OEM, wspomnianą w motywach 109–111. Pomimo ogólnego spadku przywozu kół aluminiowych z Chin (zob. tabela 3) chińscy producenci eksportujący zwiększyli swoje wielkości przywozu na rynku OEM. Mówiąc konkretnie, wielkość przywozu na rynku OEM wzrosła z 1,183 mln sztuk w OD w pierwotnym dochodzeniu do 1,606 mln sztuk w ODP, tj. chińscy producenci eksportujący zdołali zwiększyć swój przywóz o 0,4 mln sztuk, co przekłada się na wzrost o 63 % w porównaniu do OD w pierwotnym dochodzeniu.
- (115) Ogólnie rzecz biorąc, przywóz z Chin na rynek OEM stanowił 72 % całości przywozu w ODP, podczas gdy w OD w pierwotnym dochodzeniu sytuacja była odwrotna i chiński przywóz na rynek OEM stanowił jedynie 19 % całości przywozu do Unii.
- (116) Pomimo wzrostu wielkości sprzedaży na rynku OEM jego udział rynkowy spadł o 0,9 punktów procentowych, co było spowodowane większym wzrostem konsumpcji na tym rynku. Udział chińskiego przywozu w rynku w odniesieniu do łącznej konsumpcji pozostał stabilny, co również było spowodowane większym wzrostem łącznej konsumpcji.
- (117) Z powyższego wynika, iż ogólny spadek wielkości chińskiego przywozu jest spowodowany wyłącznie spadkiem przywozu na rynek AM. W przypadku tego rynku chiński przywóz zmniejszył się zdecydowanie, a mianowicie o prawie 90 %, co przekłada się na spadek udziału w rynku w odniesieniu do konsumpcji na rynku AM z 34 % w OD w dochodzeniu pierwotnym do 13 % w ODP obecnego przeglądu. Ogólnie rzecz biorąc, udział przywozu na rynek AM w łącznej konsumpcji spadł z 10,0 % w OD w dochodzeniu pierwotnym do 0,9 % w ODP obecnego przeglądu.
- (118) Takie przejście chińskich producentów eksportujących z rynku AM na rynek OEM rozpoczęło się już w ostatnich dwóch latach pierwotnego dochodzenia (tj. w 2008 r. i OD, zob. motyw 89 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 964/2010). Pomimo spadku udziałów w rynku chińscy producenci eksportujący utrzymali od czasu pierwotnego dochodzenia wielkość sprzedaży i bazę klientów na rynku OEM.

3.2. Ceny przywozu i podcięcie cenowe

Tabela 6

Średnie ceny przywozu towarów z ChRL

	2012	2013	2014	ODP
Cena średnia (EUR/sztuka)	40,68	36,16	39,74	46,24
Indeks (2012 = 100)	100	89	98	114

Źródło: Dane Eurostatu.

- (119) Średnie ceny przywozu z ChRL najpierw spadły z 40,68 EUR/sztukę w 2012 r. do 36,16 EUR/sztukę w 2013 r., ale w 2014 r. wzrosły do 39,74 EUR/sztukę. W ODP ceny te zwiększyły się i osiągnęły poziom 46,24 EUR/sztukę. Ogólnie rzecz biorąc, wzrost między 2012 r. a ODP wyniósł 14 %. Ten ogólny wzrost cen jest zgodny z globalnymi trendami cenowymi oraz ogólną tendencją ku większym i bardziej wyrafinowanym rodzajom kół.
- (120) Przeprowadzono porównanie cen sprzedaży na rynku unijnym między cenami przemysłu unijnego objętego próbą a cenami importowymi z państwa, którego dotyczy postępowanie, stosowanymi w przywozie dokonywanym przez producentów eksportujących objętych próbą. Właściwe ceny sprzedaży przemysłu unijnego objętego próbą to ceny stosowane wobec niezależnych klientów, dostosowane w razie konieczności do poziomu *ex-works*, tzn. z wyłączeniem kosztów transportu w Unii i po odliczeniu obniżek i rabatów.
- (121) Ceny te porównano z cenami stosowanymi przez chińskich producentów eksportujących objętych próbą po odliczeniu obniżek i dostosowaniu w stosownych przypadkach do cen CIF na granicy Wspólnoty, z uwzględnieniem korekt z tytułu kosztów ponoszonych po przywozie.

- (122) Po dodaniu obowiązujących opłat celnych oraz ceł antydumpingowych do cen importowych CIF ceny producentów eksportujących objętych próbą były średnio wyższe niż ceny sprzedaży stosowane przez przemysł unijny na rynku unijnym. Taki sam wynik miał zastosowanie w odniesieniu do przywozu dokonywanego przez producentów eksportujących nieobjętych próbą.
- (123) Jednakże gdyby przy analizie cen importowych chińskich producentów eksportujących objętych próbą nie uwzględniono ceł antydumpingowych, ceny te podcięłyby ceny sprzedaży przemysłu unijnego średnio o 8,0 %. Wynik ten jest jeszcze wyraźniejszy przy odrębnej analizie rynku OEM i AM, w której stwierdzone w odniesieniu do producentów eksportujących objętych próbą marginesy podcięcia wyniosły 8,7 % na rynku OEM i 12,4 % na rynku AM. Jeżeli chodzi o producentów eksportujących nieobjętych próbą, na podstawie danych Eurostatu można stwierdzić, że margines podcięcia wyniósłby średnio 7,5 %; porównania tego dokonano na podstawie średniej, ponieważ Eurostat nie wprowadza rozróżnienia na rodzaje produktu.
- (124) Dokonano również porównania cen w stosunku do chińskiego przywozu prowadzonego w ramach procedury uszlachetniania czynnego, który stanowił 20,6 % całości przywozu chińskiego w ODP. Porównanie cen obejmowało porównanie średnich chińskich cen importowych w ramach uszlachetniania czynnego (na podstawie danych Eurostatu, ponieważ producenci eksportujący objęci próbą nie zgłosili żadnej sprzedaży do Unii dokonywanej w ramach uszlachetniania czynnego) oraz średnich cen sprzedaży stosowanych przez producentów unijnych objętych próbą w ODP. Obliczono, że średni margines podcięcia wynosił 7,6 %. Porównania tego dokonano na podstawie średniej, ponieważ dane Eurostatu nie zawierają rozróżnienia na rodzaje produktu, o czym wspomniano w motywie 123. Ponadto całkowita wielkość przywozu w ramach uszlachetniania czynnego była bardzo niska i stanowiła zaledwie 0,6 % łącznej konsumpcji w Unii w ODP.
- (125) Jedna z zainteresowanych stron utrzymywała, że ceny kół aluminiowych sprzedawanych na rynek AM są zasadniczo znacznie niższe niż ceny naliczane za koła aluminiowe sprzedawane na rynek OEM. Ponadto strona ta argumentowała, że właściwego porównania cen na rynku OEM można dokonać jedynie na szczeblu przetargu, ponieważ – jak utrzymywała – nie dochodzi tam zasadniczo do podcięcia nawet po odliczeniu cła antydumpingowego.
- (126) Wybór danych z poszczególnych przetargów nie może zastąpić przeprowadzonej przez Komisję analizy na podstawie kompletnych danych, a mianowicie na podstawie wykazu transakcji sprzedaży i porównań cen dla poszczególnych rodzajów. Takie porównanie odzwierciedla największą możliwą ilość danych o faktycznie zrealizowanych transakcjach. Jak wyjaśniono w motywie 123, analiza na podstawie kompletnych danych od producentów eksportujących objętych próbą i producentów unijnych wykazała podcięcie rzędu 8,7 % na rynku OEM i 12,4 % na rynku AM, potwierdzając podcięcie na obydwu rynkach w sytuacji nieuwzględnienia w cenach ceł antydumpingowych. W związku z powyższym argument ten zostaje odrzucony.
- (127) Po ujawnieniu tych informacji ta sama strona wezwała Komisję do doprecyzowania, w jaki sposób Komisja zapewniła porównywalność cen chińskiej sprzedaży krajowej, wywozu do Unii i wywozu do państw trzecich. Metodykę tę wyjaśniono w motywach 123 i 126 powyżej.

4. Przywóz z innych państw trzecich

Tabela 7

Przywóz z innych państw trzecich

	2012	2013	2014	ODP
Turcja	6 189	6 879	8 316	9 218
Indeks (2012 = 100)	100	111	134	149
Udział w rynku (%)	10,4	11,4	12,5	13,2
Cena średnia (EUR/sztuka)	45,57	45,32	43,89	48,50
Indeks (2012 = 100)	100	99	96	106

	2012	2013	2014	ODP
Inne państwa trzecie (z wyłączeniem Turcji)	7 104	6 778	8 177	8 696
<i>Indeks (2012 = 100)</i>	100	95	115	122
Udział w rynku (%)	12,0	11,2	12,3	12,4
Cena średnia (EUR/sztuka)	51,27	51,23	52,66	58,88
<i>Indeks (2012 = 100)</i>	100	100	103	115
Pozostałe państwa trzecie ogółem	13 294	13 657	16 493	17 914
<i>Indeks (2012 = 100)</i>	100	103	124	135
Udział w rynku (%)	22,4	22,6	24,8	25,6
Cena średnia (EUR/sztuka)	48,62	48,25	48,24	53,54
<i>Indeks (2012 = 100)</i>	100	99	99	110

Źródło: Dane Eurostatu.

- (128) W okresie badanym przywóz z innych państw trzecich do Unii zwiększył się z około 13,2 mln sztuk w 2012 r. do 17,9 mln sztuk w ODP, tj. o 35 %. Ponieważ konsumpcja w Unii wzrosła w tym samym okresie jedynie o 18 % (zob. motyw 107, tabela 1), udział innych państw trzecich w rynku wzrósł w mniejszym stopniu, tj. z 22,4 % w 2012 r. do 25,6 % w ODP, a zatem o 3,2 punktu procentowego.
- (129) W ujęciu średnim ceny przywozu z państw trzecich innych niż Chiny były wyższe od chińskich cen importowych i wzrosły o 10 % w okresie badanym.
- (130) Turcja jest największym importerem w Unii po ChRL. Wielkość przywozu z Turcji wzrosła z około 6,1 mln sztuk w 2012 r. do ok. 9,2 mln sztuk w ODP, tj. o 49 %. Ten wzrost przełożył się na wzrost jego udziału w rynku z 10,4 % w 2012 r. do 13,2 % w ODP, tj. o 2,8 punktu procentowego. Średnie ceny importowe z Turcji były wyższe niż średnie ceny przywozu z Chin w całym okresie badanym. Ceny te wzrosły z 45,57 EUR/sztukę w 2012 r. do 48,50 EUR/sztukę w ODP, co odpowiada wzrostowi o 6 %.
- (131) Udział w rynku przywozu z państw trzecich, z wyłączeniem Turcji, wzrósł tylko nieznacznie, z 12,0 % w 2012 r. do 12,4 % w ODP. Ceny przywozu z państw trzecich były wyższe niż ceny przywozu z ChRL w całym okresie badanym.

5. Sytuacja gospodarcza przemysłu unijnego

5.1. Uwagi ogólne

- (132) Zgodnie z art. 3 ust. 5 rozporządzenia podstawowego Komisja zbadała wszystkie czynniki i wskaźniki ekonomiczne, które mogły wpłynąć na stan przemysłu unijnego.
- (133) Jak wspomniano w motywie 17, w celu określenia potencjalnej szkody poniesionej przez przemysł unijny dokonano doboru próby.

- (134) W celu określenia szkody Komisja wprowadziła rozróżnienie na makroekonomiczne i mikroekonomiczne wskaźniki szkody. Komisja oceniła wskaźniki makroekonomiczne dotyczące całego przemysłu unijnego na podstawie informacji dostarczonych przez wnioskodawcę we wniosku o dokonanie przeglądu i danych producentów unijnych objętych próbą, które zostały dostosowane w oparciu o dane zawarte w odpowiedziach przesłanych przez producentów unijnych objętych próbą w ODP. Komisja oceniła wskaźniki mikroekonomiczne dotyczące jedynie przedsiębiorstw objętych próbą na podstawie danych przedstawionych w odpowiedziach na pytania zawarte w kwestionariuszu, udzielonych przez objętych próbą producentów unijnych. Oba zestawy danych uznano za reprezentatywne dla sytuacji gospodarczej przemysłu unijnego.
- (135) Wskaźniki makroekonomiczne to: produkcja, moce produkcyjne, wykorzystanie mocy produkcyjnych, wielkość sprzedaży, udział w rynku, wzrost, zatrudnienie, wydajność i wielkość marginesu dumpingu.
- (136) Wskaźniki mikroekonomiczne to: średnie ceny jednostkowe, koszt jednostkowy, koszty pracy, zapasy, rentowność, przepływy środków pieniężnych, inwestycje, zwrot z inwestycji i zdolność do pozyskiwania kapitału.

5.2. Wskaźniki makroekonomiczne

5.2.1. Produkcja, moce produkcyjne i wykorzystanie mocy produkcyjnych

Tabela 8

Produkcja, moce produkcyjne i wykorzystanie mocy produkcyjnych

	2012	2013	2014	ODP
Wielkość produkcji (w tys. sztuk)	44 124	45 516	49 638	50 571
<i>Indeks (2012 = 100)</i>	100	103	112	115
Moce produkcyjne (w tys. sztuk)	49 808	51 644	53 510	55 178
<i>Indeks (2012 = 100)</i>	100	104	107	111
Wykorzystanie mocy produkcyjnych (%)	89	88	93	92
<i>Indeks (2012 = 100)</i>	100	99	105	103

Źródło: Wniosek o dokonanie przeglądu, zweryfikowane odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu.

- (137) Całkowita produkcja unijna, moce produkcyjne i wykorzystanie mocy produkcyjnych w okresie badanym kształtowały się następująco:
- (138) Poziom produkcji wzrósł w okresie badanym. Ogólnie rzecz biorąc, wielkość produkcji wzrosła z 44,1 mln sztuk w 2012 r. do 50,5 mln sztuk w ODP, tj. o 15 % w okresie badanym. Ten wzrost odzwierciedla wzrost produkcji samochodów w Unii oraz coraz częstsze montowanie kół aluminiowych w nowych samochodach.
- (139) Moce produkcyjne wzrosły z około 49,8 mln sztuk w 2012 r. do prawie 55,1 mln sztuk w ODP, tj. o 11 % w okresie badanym.
- (140) W związku z nieco wyższym wzrostem wielkości produkcji niż mocy produkcyjnych wykorzystanie mocy produkcyjnych wzrosło z 89 % w 2012 r. do 92 % w ODP, tj. o 3 punkty procentowe w okresie badanym.

5.2.2. Wielkość sprzedaży i udział w rynku

- (141) Wielkość sprzedaży przemysłu unijnego i jego udział w rynku kształtowały się w okresie badanym następująco:

Tabela 9

Wielkość sprzedaży i udział w rynku

	2012	2013	2014	ODP
Wielkość sprzedaży (w tys. sztuk)	42 697	44 435	47 525	49 895
Indeks (2012 = 100)	100	104	111	117
Udział w rynku (%)	71,9	73,4	71,5	71,2

Źródło: Wniosek o dokonanie przeglądu, Eurostat, zweryfikowane odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu

- (142) Wielkość sprzedaży wzrosła w okresie badanym z 42,6 mln sztuk w 2012 r. do około 49,8 mln sztuk w ODP, tj. o 17 %, nieznacznie poniżej opisanego w motywie 107 wzrostu konsumpcji, który wyniósł 18 %. Wzrost wielkości sprzedaży, przy uwzględnieniu towarzyszącego mu wzrostu przywozu z innych państw trzecich opisanego w motywie 128, spowodował jednak, że udział przemysłu unijnego w rynku nieznacznie spadł z 71,9 % w 2012 r. do 71,2 % w okresie objętym dochodzeniem przeglądowym, co oznacza spadek o 0,7 punktu procentowego w okresie badanym.
- (143) Ponadto zmianę wielkości sprzedaży i udziału w rynku oszacowano w rozbiciu na rynek OEM i AM w ODP w porównaniu do OD w pierwotnym dochodzeniu, co przedstawia tabela poniżej:

Tabela 10

Wielkość sprzedaży i udział rynku OEM i AM w rynku ogółem

Sztuki (w tys.)	OD (pierwotne dochodzenie)	ODP
Rynek OEM		
Wielkość sprzedaży OEM	28 719	46 627
Indeks	100	162
Udział w rynku OEM (udział producentów UE w całkowitej konsumpcji OEM) (%)	82,3	71,6
Udział w rynku OEM w odniesieniu do łącznej konsumpcji (%)	58,0	66,6
Rynek AM		
Wielkość sprzedaży AM	7 075	3 268
Indeks	100	46
Udział w rynku AM (udział producentów UE w łącznej konsumpcji AM)	48,5 %	67,0 %
Udział w rynku AM w odniesieniu do łącznej konsumpcji	14,3 %	4,7 %

Źródło: Wniosek, Eurostat, zweryfikowane odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu, rozporządzenie wykonawcze (UE) nr 964/2010.

- (144) Wielkość sprzedaży na rynek OEM wzrosła o 62 % w ODP w porównaniu do OD w pierwotnym dochodzeniu, podczas gdy sprzedaż na rynek AM zmniejszyła się o ponad połowę w porównaniu do OD w pierwotnym dochodzeniu. Udział w rynku producentów unijnych na rynku OEM zmniejszył się o 10,9 punktów procentowych, z 82,3 % do 71,6 % ze względu na wyższy wzrost konsumpcji na tym rynku. Na rynku AM udział w rynku wzrósł z 48,5 % do 67,0 % z powodu skurczenia się tego rynku. Ogólnie rzecz biorąc, udział w rynku przemysłu unijnego na rynku AM w odniesieniu do łącznej konsumpcji spadł z 14,3 % w OD w pierwotnym dochodzeniu do 4,7 % w ODP w obecnym przeglądzie, podczas gdy udział w rynku przemysłu unijnego na rynku OEM w odniesieniu do łącznej konsumpcji wzrósł w tym samym okresie z 58,0 % do 66,6 %. Zmiana na dwóch wspomnianych rynkach odpowiada ogólnej tendencji na rynku unijnym odzwierciedlającej wzrost produkcji samochodów w Unii oraz rosnący udział kół aluminiowych w produkcji nowych samochodów, jak wspomniano w motywie 108.

5.2.3. Wzrost

- (145) Konsumpcja w Unii wzrosła o 18 % w okresie badanym, natomiast wielkość sprzedaży przemysłu unijnego zwiększyła się o 17 %, co przełożyło się na niewielki spadek udziału w rynku o 0,7 punktu procentowego.

5.2.4. Zatrudnienie i wydajność

- (146) Zatrudnienie i wydajność w okresie badanym kształtowały się następująco:

Tabela 11

Zatrudnienie i wydajność

	2012	2013	2014	ODP
Liczba pracowników	12 227	12 673	13 689	14 265
Indeks (2012 = 100)	100	104	112	117
Wydajność (w tys. sztuk/pracownika)	3 609	3 592	3 626	3 545
Indeks (2012 = 100)	100	100	100	98

Źródło: Wniosek o dokonanie przeglądu.

- (147) W okresie badanym zatrudnienie w przemyśle unijnym wzrosło ogólnie o 17 %. Jest to zgodne ze wzrostem wielkości produkcji o 15 % w okresie badanym.
- (148) W okresie badanym wydajność mierzona ilością wyprodukowanych sztuk na pracownika utrzymywała się na stałym poziomie, z niewielkim spadkiem o 2 % odnotowanym w ODP.

5.2.5. Wielkość marginesu dumpingu i poprawa sytuacji po wcześniejszym dumpingu

- (149) W okresie objętym dochodzeniem przeglądownym poszczególne marginesy dumpingu określone dla współpracujących grup przedsiębiorstw objętych próbą wciąż były wysokie i wynosiły między 8,9 % a 25,9 % (zob. motyw 52). Niemniej jednak przywóz z Chin zmniejszył się o 44 %, co przełożyło się na spadek chińskiego udziału w rynku, który wyniósł 3,2 % w ODP. Jak ustalono w motywie 122, chińskie ceny importowe nie podcinały cen sprzedaży przemysłu unijnego na rynku unijnym w ODP i presja cenowa wywierana przez przywóz z Chin była zatem ograniczona. Obowiązujące środki antydumpingowe wykazywały zatem pozytywny wpływ na sytuację przemysłu unijnego.

5.3. Wskaźniki mikroekonomiczne

5.3.1. Ceny i czynniki oddziałujące na ceny

- (150) Średnie ceny naliczane przez przemysł unijny przy sprzedaży klientom niepowiązanym w Unii w okresie badanym kształtowały się następująco:

Tabela 12

Średnie ceny sprzedaży i koszty jednostkowe

	2012	2013	2014	ODP
Średnia jednostkowa cena sprzedaży na rynku unijnym (EUR/sztukę)	46,24	46,40	47,16	51,91
Indeks (2012 = 100)	100	100	102	112
Jednostkowy koszt produkcji (EUR/sztukę)	43,10	43,13	42,82	46,76
Indeks (2012 = 100)	100	100	99	109

Źródło: Zweryfikowane odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu.

- (151) Średnia jednostkowa cena sprzedaży naliczana przez przemysł unijny klientom niepowiązanym w Unii wzrosła o 12 % w okresie badanym. Wzrost ten odzwierciedla trend ku coraz większym i bardziej wyrafinowanym rodzajom kół opisany dokładniej w motywie 153.
- (152) W okresie badanym jednostkowy koszt produkcji wzrósł o 9 %.
- (153) Dochodzenie wykazało, iż wzrost kosztów wynikał przede wszystkim z rozwoju technicznego dotyczącego kół aluminiowych z rosnącą tendencją do produkcji dużych kół i tzw. „kół polerowanych”, które wymagają dodatkowych etapów produkcji. Dochodzenie wykazało również, że podczas gdy wahania cen głównego surowca (aluminium) mogą mieć wpływ na koszty jednostkowe, ich wpływ na rentowność jest umiarkowany, ponieważ ceny aluminium w przeważającej mierze były indeksowane w umowach z klientami na rynku OEM.

5.3.2. Koszty pracy

- (154) Średnie koszty pracy przemysłu unijnego w okresie badanym kształtowały się następująco:

Tabela 13

Koszty pracy

	2012	2013	2014	ODP
Średnie koszty pracy na pracownika (w EUR)	31 285	31 624	31 021	32 096
Indeks (2012 = 100)	100	101	99	103

Źródło: Zweryfikowane odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu.

- (155) Od 2012 r. do ODP średnie koszty pracy na pracownika ponoszone przez producentów unijnych objętych próbą nieznacznie wzrosły o 3 %.

5.3.3. Zapasy

(156) Stan zapasów przemysłu unijnego w okresie badanym kształtował się następująco:

Tabela 14

Zapasy

	2012	2013	2014	ODP
Stan zapasów na koniec okresu sprawozdawczego (w tys. sztuk)	851	842	986	866
<i>Indeks (2012 = 100)</i>	100	99	116	102
Stan zapasów na koniec okresu sprawozdawczego jako wartość procentowa produkcji	4,5	4,2	4,6	3,9
<i>Indeks (2012 = 100)</i>	100	92	101	87

Źródło: Zweryfikowane odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu.

- (157) Zapasy nie mogą być uważane za istotny wskaźnik szkody, ponieważ produkcja kół aluminiowych odbywa się w dużej mierze na zamówienie. Zapasy w danym momencie oznaczają przeważnie to, że towary zostały sprzedane, ale jeszcze nie dostarczone. Tendencje dotyczące zapasów podane są więc jedynie w celach informacyjnych.
- (158) Ogółem w okresie badanym stan zapasów na koniec okresu sprawozdawczego wzrósł o 2 %. Stan zapasów na koniec okresu sprawozdawczego jako wartość procentowa produkcji zmniejszył się nieznacznie z 4,5 % w 2012 r. do 3,9 % w ODP, tj. o 0,6 %.

5.3.4. Rentowność, przepływy środków pieniężnych, inwestycje, zwrot z inwestycji i zdolność do pozyskania kapitału

Tabela 15

Rentowność, przepływy środków pieniężnych, inwestycje i zwrot z inwestycji

	2012	2013	2014	ODP
Rentowność sprzedaży klientom niepowiązanym w Unii (% obrotu ze sprzedaży)	6,8	7,0	9,2	9,9
<i>Indeks (2012 = 100)</i>	100	103	135	146
Przepływy środków pieniężnych (w tys. EUR)	102 147	111 918	129 833	155 044
<i>Indeks (2012 = 100)</i>	100	110	127	152
Inwestycje (w tys. EUR)	64 110	38 643	65 749	71 338
<i>Indeks (2012 = 100)</i>	100	60	103	111
Zwrot z inwestycji (%)	18,6	20,1	27,4	31,6
<i>Indeks (2012 = 100)</i>	100	108	147	170

Źródło: Zweryfikowane odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu.

- (159) Komisja określiła rentowność producentów unijnych objętych próbą, wyrażając zysk netto przed opodatkowaniem ze sprzedaży produktu podobnego klientom niepowiązanym w Unii jako odsetek obrotów z tej sprzedaży. W okresie badanym rentowność przemysłu unijnego stale rosła, odzwierciedlając wyższy wzrost cen niż kosztów produkcji, jak przedstawiono w tabeli 12 w motywie 150. Wzrosła ona z 6,8 % w 2012 r. do 9,9 % w ODP, tj. o 3,1 punktu procentowego w okresie badanym.
- (160) Ponadto rentowność przeanalizowano również w rozbiciu na rynek OEM i AM. Na tej podstawie oszacowano, iż rentowność sprzedaży na rynku AM wyniosła 13,6 %, a rentowność sprzedaży na rynku OEM – 9,6 %. Należy zauważyć, że w ODP wielkość sprzedaży na rynku AM była bardzo niska w porównaniu do wielkości sprzedaży na rynku OEM, a zatem miała jedynie niewielki wpływ na rentowność ogółem.
- (161) Przepływy środków pieniężnych netto to zdolność przemysłu unijnego do samofinansowania swojej działalności. Przepływy środków pieniężnych wzrosły podczas całego okresu badanego. Ogółem w okresie badanym przepływy środków pieniężnych netto zwiększyły się o 52 % wraz ze wzrostem zysków.
- (162) Inwestycje wzrosły w okresie badanym o 11 %. Doszło do spadku całkowitych inwestycji w latach 2012–2013 powiązanego z ukończeniem pewnych inwestycji dokonanych w 2012 r. Po tym okresie całkowite inwestycje wzrosły o 43 % od 2013 do 2014 r., a następnie o 8 % między 2014 r. i ODP. W niektórych przypadkach inwestycje polegały na częściowym zastąpieniu przestarzałych maszyn. Dokonano jednak również znacznych inwestycji w nowe moce produkcyjne wraz ze wzrostem popytu i prognozowanym wzrostem popytu w nadchodzących latach. Ponadto inwestycje zostały również dokonane w celu zaspokojenia rosnącego popytu na bardziej zaawansowane technicznie „koła polerowane”, wymagające dodatkowych zdolności w zakresie sprzętu i lakierowania.
- (163) Zwrot z inwestycji to procentowy stosunek zysku do wartości księgowej netto aktywów stałych. Podobnie jak pozostałe wskaźniki finansowe zwrot z inwestycji w przypadku produkcji i sprzedaży produktu podobnego był dodatni i odzwierciedlał trend w rentowności. Ogółem zwrot z inwestycji wzrósł w okresie badanym o 13 punktów procentowych.
- (164) Jeśli chodzi o zdolność do pozyskania kapitału, poprawa sytuacji po wcześniejszym dumpingu wywarła pozytywny wpływ na zdolność producentów unijnych objętych próbą do generowania środków pieniężnych w przypadku produktu podobnego oraz na ich sytuację finansową poprzez zwiększenie środków generowanych wewnątrz. W toku dochodzenia ustalono, że ogólnie zdolność do pozyskiwania kapitału poprawiła się w okresie badanym. To z kolei pozwoliło przedsiębiorstwom na dokonanie inwestycji odtworzeniowych i inwestycji w zwiększenie mocy produkcyjnych, jak wyjaśniono w motywie 162.

6. Wnioski dotyczące szkody

- (165) W kontekście rosnącej konsumpcji sytuacja przemysłu unijnego mogła ulec poprawie po wcześniejszym dumpingu dzięki wprowadzonym środkom antydumpingowym, a w ODP odnotowano zdrową sytuację gospodarczą. Przypomina się, że w pierwotnym dochodzeniu przemysł unijny poniósł istotną szkodę w postaci spadku produkcji i wielkości sprzedaży spowodowaną presją cenową, jaką wywierał przywóz z Chin, co szczególnie odzwierciedlała spadająca rentowność.
- (166) W okresie badanym w obecnym dochodzeniu niemal wszystkie wskaźniki szkody pokazywały pozytywną tendencję. Wielkość sprzedaży i produkcji w przemyśle unijnym wzrosła. Wzrosły również ceny sprzedaży, co wpisywało się w ogólny wzrost cen na rynku unijnym, a wzrost ten przewyższał wzrost kosztów. Pozytywne zmiany dotyczące obydwu wielkości (sprzedaży i produkcji) oraz cen miały pozytywny wpływ na rentowność przemysłu unijnego. Miało to miejsce w kontekście niemal stabilnych udziałów w rynku, ponieważ zwiększona konsumpcja przyniosła korzyści również w odniesieniu do przywozu innych państw trzecich, szczególnie Turcji, jednak po cenach wyższych niż chińskie ceny importowe. Ponadto zwiększyły się inwestycje przemysłu unijnego, między innymi inwestycje w nowe moce produkcyjne oraz inwestycje stanowiące odpowiedź na zwiększony popyt na „koła polerowane”.

- (167) W szczególności rentowność zwiększyła się z 6,8 % w 2012 r. do 9,9 % w ODP. Ceny sprzedaży wzrosły o 12 % w okresie badanym, natomiast koszt jednostkowy wzrósł w mniejszym stopniu, tj. o 9 %, i był niższy od średniej ceny sprzedaży w całym okresie badanym. Wielkość produkcji wzrosła o 15 %, moce produkcyjne o 11 %, a wielkość sprzedaży o 17 %. Mimo że wzrost konsumpcji był wyższy, tj. wyniósł 18 % w okresie badanym, udział przemysłu unijnego w rynku obniżył się jednak nieznacznie w okresie badanym o 0,7 punktu procentowego. Udział w rynku zmniejszył się z 71,9 % w 2012 r. do 71,2 % w ODP. Inwestycje wzrosły w okresie badanym o 11 %, a zwrot z inwestycji wzrósł z 18,6 % w 2012 r. do 31,6 % w ODP. Chociaż wydajność utrzymywała się na stałym poziomie, zatrudnienie wzrosło wraz ze wzrostem wielkości produkcji i sprzedaży, tj. o 17 %, w okresie badanym.
- (168) Niektóre wskaźniki szkody zostały przeanalizowane oddzielnie dla rynków OEM i AM. Badanie wykazało, że w przemyśle unijnym – analogicznie do ogólnego rozwoju sytuacji na rynku unijnym – doszło do znacznego zwiększenia sprzedaży na rynku OEM i zmniejszenia na rynku AM. Oszacowano, że rentowność jest dodatnia zarówno na rynku OEM, jak i AM, pomimo zmniejszenia wielkości sprzedaży na drugim z rynków.
- (169) W związku z powyższym Komisja stwierdziła, że przemysł unijny nie poniósł istotnej szkody w rozumieniu art. 3 ust. 5 rozporządzenia podstawowego.

F. PRAWDOPODOBIENSTWO PONOWNEGO WYSTĄPIENIA LUB KONTYNUACJI SZKODY

- (170) Dochodzenie wykazało, że w okresie objętym dochodzeniem przeglądowym przywóz z Chin był dokonywany po cenach dumpingowych i że istnieje prawdopodobieństwo kontynuacji dumpingu w przypadku wygaśnięcia środków.
- (171) Ponieważ przemysł unijny nie poniósł istotnej szkody, zbadano, czy istnieje prawdopodobieństwo ponownego wystąpienia szkody w przypadku dopuszczenia do wygaśnięcia środków wprowadzonych wobec Chin, zgodnie z art. 11 ust. 2 rozporządzenia podstawowego.
- (172) Aby ustalić prawdopodobieństwo ponownego wystąpienia szkody, wzięto pod uwagę następujące elementy: moce produkcyjne i wolne moce produkcyjne w Chinach, atrakcyjność rynku unijnego, zachowanie eksportowe chińskich producentów eksportujących w innych państwach trzecich, w tym istnienie środków antydumpingowych i środków wyrównawczych dotyczących kół aluminiowych w innych państwach trzecich, sprzedaż na chińskim rynku krajowym, wielkość chińskiego przywozu i ceny na rynku unijnym, w tym w ramach procedury uszlachetniania czynnego. W analizie uwzględniono również wzrost konsumpcji w Unii oraz rentowną sytuację przemysłu unijnego w okresie badanym.

Moce produkcyjne i wolne moce produkcyjne w Chinach

- (173) Analiza, o której mowa w motywach 55–74, pokazała, że w Chinach dostępne są znaczne wolne moce produkcyjne. Oszacowano, że wynoszą one od 42 do 60 mln sztuk. Już niższa wartość takich wolnych mocy produkcyjnych pokrywa ponad 80 % unijnej produkcji, która w ODP wynosiła 50,5 mln sztuk. Stanowi ona ponadto około 60 % łącznej konsumpcji w Unii w ODP, wynoszącej 70 mln sztuk.

Atrakcyjność rynku unijnego

- (174) Jak przedstawiono w motywach 77–78, istotnej wielkości wywozu dokonuje się również z Chin do między innymi Stanów Zjednoczonych, Kanady, Indii, Japonii i Meksyku. Poziomy cen współpracujących producentów eksportujących na głównych rynkach eksportowych były częściowo niższe niż poziomy cen tych samych producentów eksportujących do Unii. Rynek unijny jest zatem atrakcyjny w porównaniu z innymi ze względu na możliwość uzyskania przez chińskich producentów eksportujących wyższych zysków. Na tej podstawie należy uznać, że zachęta do przekierowania tego wywozu na rynek unijny w sytuacji uchylenia środków była wysoka. Ilości, o których mowa, odpowiadały szacowanej ilości 14 mln sztuk w ODP⁽¹⁾, czyli 20 % konsumpcji unijnej i około 28 % wielkości produkcji i sprzedaży przemysłu unijnego.

⁽¹⁾ Zob. przypisy 31–34, gdzie obliczono ilości dla głównych rynków eksportowych.

- (175) Ponadto, jak opisano w motywach 89–92 dotyczących sprzedaży na chińskim rynku krajowym, ustalono, że po pierwsze, chiński rynek krajowy nie może wchłoniąć wolnych mocy produkcyjnych dostępnych w Chinach, a po drugie, ze względu na stwierdzone istotne różnice cen przekierowanie sprzedaży krajowej do Unii jest prawdopodobne.
- (176) Unijny przemysł samochodowy zaopatrywał się już u chińskich producentów eksportujących w ODP i nawiązał z nimi bliskie stosunki handlowe. Jak wspomniano w motywie 111, chińscy dostawcy muszą dostosować swoją produkcję do konkretnych norm technicznych wymaganych przez klientów w Unii. Czterech chińskich producentów eksportujących objęci próbą dokonywali wywozu niemal wyłącznie na rynek OEM, a zatem byli już obecni na tym rynku jako w pełni certyfikowani dostawcy.
- (177) Jak pokazano w motywie 113, całość przywozu dokonywanego przez chińskich producentów eksportujących na rynku OEM w ODP wynosiła około 1,6 mln sztuk. Biorąc pod uwagę, że, jak ustalono w motywie 14, chińscy producenci eksportujący objęci próbą odpowiadali za około 40 % całości przywozu z Chin w ODP (tj. około 880 000 sztuk), a także że eksporterzy ci byli eksporterami certyfikowanymi rynku OEM, można uznać, że jedynie około połowy całości przywozu na rynku OEM dokonali producenci eksportujący objęci próbą, podczas gdy druga połowa została dokonana przez producentów eksportujących nieobjętych próbą lub niewspółpracujących. Z tego względu duża część innych chińskich producentów eksportujących, co do których nie było dostępnych informacji, to producenci certyfikowani obecnie eksportujący na rynek OEM w Unii.
- (178) Na tej podstawie można rozsądnie uznać, że co najmniej część chińskich wolnych mocy produkcyjnych będzie dostępna na potrzeby wywozu do Unii już w krótkim okresie.

Sytuacja cenowa na rynkach innych państw trzecich

- (179) Przeanalizowano również poziom cen chińskiego wywozu na rynki innych państw trzecich, aby mieć obraz prawdopodobnych poziomów cen na rynku unijnym w przypadku uchylecia środków. Sytuację cenową na rynkach innych państw trzecich uznano za rozsądny wskaźnik przyszłej sytuacji cenowej w Unii z uwagi na duże i reprezentatywne ilości eksportowane na te rynki, do których dostęp był nieograniczony w okresie badanym właściwym dla niniejszego przeglądu. Ponadto współpracujący producenci eksportujący dostarczyli dostępne dane w rozbięciu na rodzaj produktu. Ceny eksportowe producentów eksportujących objętych próbą na rynki innych państw trzecich porównano z cenami sprzedaży przemysłu unijnego dla porównywalnych rodzajów produktu. To szczegółowe porównanie cen pokazało, że w ODP dla 7,4 mln sztuk ceny chińskie na rynki innych państw trzecich były średnio około 30 % niższe niż ceny przemysłu unijnego na rynku unijnym. Ta istotna różnica w cenach w połączeniu z wysokim poziomem dostępnych wolnych mocy produkcyjnych w Chinach stanowi dla chińskich producentów eksportujących mocną zachętę do szybkiego (prze)kierowania wywozu na rynek unijny w przypadku uchylecia środków.
- (180) Środki ochrony handlu wymierzone przeciwko chińskiemu przywozowi kół aluminiowych zostały nałożone już na innych ważnych rynkach, a mianowicie w Australii (środki antydumpingowe i wyrównawcze), a ostatnio także w Indiach (środki antydumpingowe), co oznacza również, że dostęp do tych rynków dla chińskich producentów eksportujących jest ograniczony. Ponadto w toku obecnego dochodzenia ustalono, że w ODP poziom dumpingu był nadal istotny. Biorąc pod uwagę podobną sytuację cenową na rynkach innych państw trzecich, nie ma powodu, aby sądzić, że chińskie praktyki cenowe ulegną zmianie w przypadku uchylecia środków w Unii.
- (181) Zgodnie z informacjami przekazanymi we wniosku o dokonanie przeglądu prawdopodobny rozwój sytuacji na rynku w Unii w przypadku uchylecia środków można przedstawić również odwołując się do rozwoju sytuacji w Stanach Zjednoczonych, gdzie nie ma żadnych środków antydumpingowych. W Stanach Zjednoczonych chińscy producenci eksportujący uzyskali ponad 50 % udziału w rynku, co spowodowało zamknięcie ponad 20 producentów krajowych. Zauważa się, że główni producenci samochodów mają swoje zakłady produkcyjne i organizacje zaopatrzeniowe w Stanach Zjednoczonych i w Unii, a mianowicie te same grupy spółek działają na obydwu rynkach i jest prawdopodobne, że zastosują te same strategie, jeżeli będą mieć do czynienia z dużymi wielkościami przywozu z Chin charakteryzującym się niskimi cenami.
- (182) Jedna z zainteresowanych stron argumentowała, że dostępne wolne moce produkcyjne w Chinach dotyczą wyłącznie kół aluminiowych na rynek AM, natomiast w przypadku wzrostu popytu nie byłoby dostępnych wolnych mocy produkcyjnych dla kół OEM. Ilość chińskich kół OEM byłaby zatem ograniczona i nie jest prawdopodobne, aby można było sprzedać duże ich ilości na rynku unijnym, który jest ukierunkowany głównie na rynek OEM. Strona ta kwestionowała również sposób ustalenia chińskich wolnych mocy produkcyjnych dotyczących rynku OEM oraz tego, których producentów chińskich uznaje się za certyfikowanych.

- (183) Jak wyjaśniono w motywie 177, około 50 % chińskiego wywozu na rynek OEM w Unii dokonali chińscy producenci eksportujący nieobjęci próbą lub niewspółpracujący. Z tego względu duża część chińskich producentów eksportujących, co do których nie było dostępnych informacji, to producenci certyfikowani obecnie eksportujący na rynek OEM w Unii. Na tej podstawie uznano, że co najmniej część chińskich wolnych mocy produkcyjnych będzie dostępna na potrzeby wywozu na unijny rynek OEM już w krótkim okresie.
- (184) Kilku chińskich producentów eksportujących utrzymywało, że fakt, iż określone rodzaje produktu mają niższą cenę na innych rynkach eksportowych, nie może być postrzegany jako zachęta dla chińskich producentów eksportujących, aby (prze)kierować ten wywóz na rynek unijny w przypadku uchylenia środków. Argumentowali oni, że w analizie chińskiej sytuacji cenowej dokonanej przez Komisję w sposób nieprawidłowy pominięto kwestię rodzajów produktu, w przypadku których ceny chińskich eksporterów na rynki innych państw trzecich były wyższe niż ceny produktów tego samego rodzaju sprzedawanych przez przemysł unijny na rynku unijnym, co skutkowało znacznym przeszacowaniem potencjalnego podcięcia, które w rzeczywistości wyniosłoby jedynie 0,45 %. Ponadto strony te argumentowały, że inne rynki eksportowe przynosiłyby wyższe zyski niż wywóz na rynek unijny oraz że chińscy eksporterzy muszą utrzymać swoje relacje biznesowe na chińskim rynku krajowym i na rynkach eksportowych innych państw trzecich. Twierdziły również, że chińscy eksporterzy muszą być w stanie dostarczyć pełny asortyment produktów swoim klientom na tamtych rynkach, a zatem nie istniałaby zachęta do przekierowania wywozu pewnych rodzajów produktu do Unii jedynie z uwagi na to, że ceny na rynku unijnym są wyższe. W rezultacie argumentowały, że w przypadku dopuszczenia do wygaśnięcia środków nie byłoby żadnego ryzyka istotnego wzrostu przywozu z Chin.
- (185) Po pierwsze celem analizy Komisji opisanej w motywie 179 było ustalenie różnic między cenami dla rynku unijnego z jednej strony i cenami dla rynków innych państw trzecich z drugiej strony w odniesieniu do porównywalnych rodzajów produktu w celu określenia prawdopodobnych poziomów cen przywozu z Chin na rynek unijny w przypadku uchylenia środków, a nie ustalenie marginesów podcięcia. Ta różnica w cenie pokazuje również, że chińscy producenci eksportujący mogą wejść na rynek unijny z cenami znacznie niższymi niż ceny przemysłu unijnego, przy czym są to nadal ceny wyższe niż ceny dla rynków innych państw trzecich. Stanowi to silną zachętę dla chińskich producentów eksportujących, aby dokonywać wywozu na rynek unijny, również jeżeli wziąć pod uwagę między innymi duże wolne moce produkcyjne w Chinach. Po drugie nie przedstawiono dowodów na poparcie twierdzenia, iż producenci eksportujący muszą dostarczać kompletny asortyment produktów klientom na innych rynkach. Dochodzenie wykazało, że – przeciwnie – zazwyczaj procedurę przetargową przeprowadza się odrębnie dla każdego rodzaju produktu, a klienci pozyskują produkty tego samego rodzaju od kilku dostawców, co nie potwierdza argumentu, że temu samemu klientowi trzeba zaoferować duży asortyment rodzajów produktu. Powyższe argumenty zostają zatem odrzucone.
- (186) Te same strony twierdziły również, że istnienie środków ochrony handlu przeciwko przywózowi chińskich aluminiowych kół jezdnych w Australii i Indiach jest bez znaczenia, a istnienie środków ochrony handlu na konkretnych rynkach nie pozwala na wysuwanie wniosków co do praktyk cenowych na innych rynkach, które można by ustalić jedynie w następstwie dochodzenia prowadzonego przez odpowiednie organy dochodzeniowe. Strony te argumentowały również, że środki ochrony handlu są nakładane na podstawie danych odnoszących się do okresu dochodzenia z przeszłości, podczas gdy przegląd wygaśnięcia powinien opierać się na analizie przyszłej sytuacji. Co więcej, zdaniem tych stron Indie i Australia byłyby jedynie mniejszymi rynkami eksportowymi dla chińskich producentów eksportujących i pomimo nałożenia środków wywóz do tych miejsc przeznaczenia pozostałby stabilny ze względu na brak dostatecznych mocy produkcyjnych odpowiednich przemysłów krajowych. Strony te argumentowały zatem, że nałożenie środków antydumpingowych w tych państwach nie oznaczałoby żadnego potencjalnego przekierowania wywozu z tych rynków do Unii.
- (187) Wbrew zarzutom Komisja nie wykorzystwała dochodzenia australijskiego lub indyjskiego, aby wykazać prawdopodobieństwo kontynuacji dumpingu na rynku unijnym. Istnienie środków ochrony handlu na tych rynkach pokazuje jednak, że dostęp do nich jest ograniczony. Jeżeli chodzi o potencjalne przekierowanie wywozu do Unii, w szacowanych wielkościach nie uwzględniono Australii. Jeżeli chodzi o Indie, ponieważ środki antydumpingowe wprowadzono dopiero w 2015 r., było zbyt wczesne, aby wyciągać wnioski co do konkretnych skutków. Jak jednak wspomniano, istnieje prawdopodobieństwo, że przynajmniej część tych ilości jest przekierowywana na rynek unijny. Ponadto Indie były jednym z największych rynków eksportowych dla chińskich producentów eksportujących w ODP, równym poziomem do całości chińskiego wywozu do Unii w tym samym okresie, a zatem nie można powiedzieć, aby były to wielkości nieistotne. W związku z powyższym argument ten zostaje odrzucony.
- (188) Te same strony twierdziły także, że brak środków antydumpingowych w Stanach Zjednoczonych wskazuje, że chińscy producenci eksportujący nie stosują na tym rynku nieuczciwych praktyk handlowych. Ponadto strony te argumentowały, że wzrost chińskiego przywozu, jak również przywóz z innych państw trzecich, był w Stanach Zjednoczonych zaledwie związany z niedoborem podaży zapewnianej przez krajowy przemysł na rynku

amerykańskim. Strony te twierdziły, że upadłość niektórych dużych producentów amerykańskich w 2009 r. była spowodowana światowym kryzysem finansowym, a nie przywozem z Chin. Strony te argumentowały też, że pomimo, iż główni producenci samochodów w Stanach Zjednoczonych mają zakłady produkcyjne i organizacje zaopatrzeniowe w Stanach Zjednoczonych i w Unii, a mianowicie te same grupy spółek działają na tych obydwu rynkach, nie jest prawdopodobne, że na obydwu rynkach będą stosowały te same strategie wobec chińskiego przywozu.

- (189) Po pierwsze intencją Komisji nie było ustalenie, czy chińscy producenci eksportujący dopuszczają się nieuczciwych praktyk cenowych w odniesieniu do przywozu do Stanów Zjednoczonych. Sytuacja w Stanach Zjednoczonych pokazuje jednak, że w obliczu chińskiego przywozu charakteryzującego się niskimi cenami użytkownicy zmieniali dostawców, a przemysł krajowy wyraźnie zniknął z rynku. Dochodzenie wykazało, że oczekiwany poziom cen chińskiego przywozu do Unii w przypadku wygaśnięcia środków wyniesie od 8 do 30 % mniej niż wynoszą obecne ceny przemysłu unijnego. Ustalono też, że z dużym prawdopodobieństwem ceny eksportowe na rynek unijny będą cenami w znacznym stopniu dumpingowymi. Twierdzenia, iż zamknięcie przedsiębiorstw producentów krajowych w Stanach Zjednoczonych i utrata udziału w rynku przez amerykański przemysł nie miały związku z napływem chińskiego przywozu, ale były powiązane z kryzysem finansowym, nie zostały poparte dowodami, a zatem zostają odrzucone. Nawet w sytuacji pogorszenia koniunktury gospodarczej chińscy producenci eksportujący zdołali zwiększyć swój udział w rynku w Stanach Zjednoczonych. Z tego względu nawet jeżeli kryzys finansowy i gospodarczy mógł mieć wpływ na sytuację amerykańskich producentów krajowych, wzrost charakteryzującego się niskimi cenami chińskiego przywozu zdecydowanie zaostrzył tę sytuację. Nie uzasadniono również argumentu, iż ci sami producenci samochodów zastosowaliby różne strategie zaopatrzeniowe w Unii i w Stanach Zjednoczonych, a zatem argument ten zostaje odrzucony. Jak wyjaśniono w motywie 181, główni producenci samochodów prowadzą działalność i kupują koła do swoich zakładów produkcyjnych zarówno w Stanach Zjednoczonych, jak i w Unii, i nie istnieją obiektywne powody, dla których mieliby stosować różne strategie względem przywozu z Chin w przypadku uchylenia należności celnych i ustanowienia jednakowych cen dla użytkowników na obydwu rynkach. Z tego względu podtrzymano pogląd, iż rozwój sytuacji na rynku USA pokazuje prawdopodobny rozwój sytuacji na rynku unijnym w przypadku uchylenia środków.

Chińskie ceny na rynku unijnym

- (190) Jak wspomniano w motywie 123, ceny importowe chińskich producentów eksportujących objętych próbą obowiązuje na rynku unijnym po odjęciu środków antydumpingowych powodowałyby podcięcie sprzedaży przemysłu unijnego o 8,0 %. Przy prowadzonej odrębnie analizie rynku OEM i AM wyniki były jeszcze wyraźniejsze, tj. 12,4 % w przypadku rynku AM i 8,7 % w przypadku rynku OEM. Jeżeli chodzi o producentów eksportujących nieobjętych próbą, na podstawie danych Eurostatu ustalono, że margines podcięcia wyniósłby 7,5 %. Jeżeli chodzi o przywóz w ramach procedury uszlachetniania czynnego, o której wspomniano w motywie 124, ustalono, że średni margines podcięcia mieścił się w tym samym zakresie (7,6 %). Przypomina się jednak, że – jak wspomniano w motywie 124 – opiera się on na średnich cenach bez rozróżnienia na poszczególne rodzaje produktu i dotyczy jedynie niewielkiej ilości, a konkretnie 0,6 % konsumpcji w Unii w ODP. Z kolei, jak wspomniano w motywie 179, różnicę cen między chińskimi cenami dla Stanów Zjednoczonych, Japonii i Indii a cenami przemysłu unijnego ustalono w oparciu o informacje przekazane przez współpracujących chińskich producentów eksportujących, a obliczenia uwzględniały różne rodzaje produktu. Z tego względu obliczenia te były bardziej precyzyjne i uznawane za lepszy wskaźnik możliwych dominujących w przyszłości poziomów cen stosowanych przez chińskich producentów eksportujących w przypadku wygaśnięcia środków niż obliczenia cen przywozu w ramach procedury uszlachetniania czynnego ustalonych w oparciu o wartości średnie.

Wpływ na sytuację przemysłu unijnego

- (191) Na podstawie powyższych faktów można uznać, że jeżeli środki zostaną uchylone, prawdopodobnie dojdzie do wznowienia przywozu z Chin w znacznych ilościach po cenach dumpingowych, które prawdopodobnie spowodują znaczne podcięcie cen przemysłu unijnego (od 8 % do około 30 %), co doprowadzi do presji na obniżenie cen na rynku. Strategia chińskich producentów eksportujących polegająca na sprzedaży na rynku unijnym po cenie 8–30 % niższej niż cena sprzedaży stosowana przez przemysł unijny jest prawdopodobna, ponieważ pozwoliłaby im ona uzyskać udział w rynku unijnym, który jest rynkiem atrakcyjnym, a jednocześnie umożliwiłaby dalszą sprzedaż po cenach wyższych niż w Stanach Zjednoczonych (i rynkach innych państw trzecich).
- (192) W rezultacie prawdopodobnie zmniejszy się wielkość produkcji i sprzedaży przemysłu unijnego oraz jego udział w rynku unijnym. Taki rozwój sytuacji z dużym prawdopodobieństwem będzie mieć szkodliwy wpływ na sytuację przemysłu unijnego, ponieważ w tego typu branży, która charakteryzuje się nieelastyczną strukturą kosztów i wysokimi kosztami stałymi, spadek wielkości produkcji i sprzedaży w połączeniu z obniżeniem cen sprzedaży będzie mieć wyraźnie negatywny wpływ na rentowność. Stało się tak w pierwotnym dochodzeniu, gdy

chińskie ceny spadły o 8 %, co doprowadziło do wzrostu wielkości chińskiego przywozu z 3,7 mln do 6,1 mln sztuk (co odpowiadało wzrostowi udziału w rynku z 6,3 % do 12,4 %) i spowodowało istotną szkodę przemysłu unijnego. Przemysł unijny zareagował wówczas spadkiem wielkości produkcji (- 24 %), sprzedaży (- 21 %) i cen (- 6 %), co miało wpływ na rentowność, która spadła z 3,2 % do - 5,4 %. Spadek chińskich cen w pierwotnym dochodzeniu odpowiadał marginesowi podcięcia ustalonemu w ODP dla przywozu dokonywanego przez współpracujących chińskich producentów eksportujących przy odliczaniu stwierdzonych antydumpingowych należności celnych. Z uwagi na zdecydowanie niższe ceny dla rynku amerykańskiego (i rynków innych państw trzecich) prawdopodobne jest, że spadek cen chińskiego przywozu w przypadku uchylecia środków będzie większy. W scenariuszu konserwatywnym poziomy cen chińskiego przywozu spadną o 15 %, a skutek dla rentowności przemysłu unijnego będzie prawdopodobnie zdecydowanie większy niż zaobserwowany w pierwotnym dochodzeniu i potencjalnie może oznaczać spadek o około 16 punktów procentowych.

- (193) Niektóre zainteresowane strony utrzymywały, że odniesienie do sytuacji przemysłu unijnego w pierwotnym dochodzeniu byłoby nieistotne z uwagi na zdecydowane zmiany okoliczności rynkowych i bieżącą potrzebę dokonywania przywozu w celu zaspokojenia popytu w Unii. Argumentowano, że popyt w Unii będzie nadal wzrastał, coraz bardziej przekraczając moce produkcyjne przemysłu unijnego. Możliwe skutki zwiększenia przywozu nie byłyby zatem takie same jak w okresie badanym w pierwotnym dochodzeniu.
- (194) Dochodzenie pokazało, że sytuacja na rynku unijnym uległa zmianie od czasu pierwotnego dochodzenia, w szczególności na przykładzie konsumpcji zaobserwowano tendencję wzrostową w okresie badanym w ramach bieżącego dochodzenia, podczas gdy w pierwotnym dochodzeniu poziom konsumpcji spadał. Z drugiej strony dochodzenie pokazało również, że przemysł unijny zwiększył i jeszcze bardziej zwiększył swoje moce produkcyjne, aby stawić czoła tendencji wzrostowej w zakresie konsumpcji i zapobiec tym samym powiększeniu się luki między konsumpcją a mocami produkcyjnymi w Unii. Ponadto, pomimo twierdzeń niektórych zainteresowanych stron wskazujących, że rynek kół aluminiowych kształtują wymogi klientów co do konkretnych kwalifikacji technicznych, dochodzenie pokazało, że między dostawcami na tym rynku ma miejsce silna konkurencja cenowa. Potwierdził to również fakt, iż przemysł unijny nie był w stanie w pełni skorzystać ze wzrostu konsumpcji i mógł jedynie utrzymać udział w rynku na względnie stabilnym poziomie, przy czym w okresie badanym odnotowano niewielki spadek. Świadczy to, że nawet przy rosnącej konsumpcji błędem jest zakładanie, iż przemysł unijny automatycznie w pełni z niej skorzysta i będzie mógł prowadzić produkcję z wykorzystaniem całości mocy produkcyjnych. W pierwotnym dochodzeniu przywóz dumpingowy po niskich cenach trafiał na rynek unijny i przejmował udział w rynku należący do przemysłu unijnego. Uwzględniając stwierdzone prawdopodobne marginesy podcięcia (między 8 a 30 %) oraz uwzględniając duże wolne moce produkcyjne w Chinach, można spodziewać się, że pomimo wzrostu konsumpcji, charakteryzujący się niskimi cenami przywóz najprawdopodobniej przejmie klientów i udział w rynku przemysłu unijnego. Z tego względu odwołanie się do pierwotnego dochodzenia stanowi zasadny punkt odniesienia, a argumenty stron w tej kwestii zostały odrzucone.
- (195) W rezultacie w przypadku realizacji prawdopodobnego scenariusza zakładającego, że w razie uchylecia należności celnych na rynek unijny trafi znaczny chiński przywóz po niskich cenach dumpingowych, zasadnym jest oczekiwanie, że przemysł unijny zareaguje w podobny sposób, jaki zaobserwowano w pierwotnym dochodzeniu, a mianowicie wystąpią skutki w zakresie wielkości i cen. Na podstawie faktów ustalonych w tym dochodzeniu można uznać, że prawdopodobny spadek cen (o mniej więcej 8–30 %), wzrost kosztów produkcji (spowodowany ograniczeniem wielkości produkcji) oraz ograniczenie wielkości sprzedaży (w związku ze zwiększeniem się chińskiego udziału w rynku) spowodują spadek rentowności do poziomu progu rentowności lub poniżej tego progu, a z pewnością poniżej zysku docelowego z pierwotnego dochodzenia (3,2 %).
- (196) Dodatkowy aspekt uwzględniono na podstawie obliczenia niewyrządzającej szkody ceny przemysłu unijnego w oparciu o jego średni koszt produkcji w ODP i powyższy zysk docelowy z pierwotnego dochodzenia, przy założeniu scenariusza konserwatywnego, w myśl którego jest to nadal rozsądny poziom zysku. W tej kwestii przedstawiciele przemysłu unijnego argumentowali jednak, że zysk na poziomie 3,2 % nie gwarantowałby długotrwałego utrzymania się przemysłu, twierdząc jednocześnie, że rozsądnym poziomem zysku w tym kapitałochłonnym przemyśle byłyby poziom 10 %. Przy zysku docelowym w wysokości 3,2 % obliczona cena niewyrządzająca szkody wynosiła średnio 48,26 EUR/sztukę. Przypomina się, że istnieje prawdopodobieństwo, iż przy braku należności celnych chińscy producenci eksportujący będą mogli dokonywać sprzedaży do Unii po cenach co najmniej 8 % niższych niż ceny przemysłu unijnego, jeżeli nie do 30 % niższych. Nawet jeżeli chińskie ceny importowe spadłyby jedynie o 8 %, przemysł unijny musiałby obniżyć swoje ceny sprzedaży do poziomu niższego niż ustalona wyżej cena niewyrządzająca szkody, aby zachować konkurencyjność w stosunku do cen importowych, co potwierdza wyrządzający szkodę charakter prawdopodobnych cen importowych. Sytuacja byłaby jeszcze bardziej dramatyczna, gdyby ceny importowe spadły jeszcze bardziej, co – jak pokazano w powyższej analizie dotyczącej chińskich cen na rynkach trzecich – jest prawdopodobne.

- (197) W konsekwencji inwestycje przemysłu unijnego prawdopodobnie obniżą się, wpływając nie tylko na moce produkcyjne, lecz również uniemożliwiając rozwój technologiczny przemysłu unijnego. W rezultacie mogłoby to doprowadzić do zamykania zakładów i utraty miejsc pracy w Unii. Należy zauważyć, że sytuację tę może zaostrzyć fakt, iż, jak wspomniano w motywie 162, przemysł unijny już zainwestował w zwiększenie mocy produkcyjnych w okresie badanym. Jakikolwiek spadek wielkości sprzedaży i produkcji w kontekście wyższych mocy produkcyjnych będzie miał jeszcze bardziej negatywny wpływ na sytuację gospodarczą przemysłu unijnego.
- (198) Zainteresowane strony argumentowały, że rynek unijny nie będzie dostatecznie atrakcyjny dla chińskich producentów eksportujących, aby w przypadku uchylecia środków przekierowali oni swoją sprzedaż eksportową przeznaczoną do innych państw trzecich na rynek unijny i nawet w sytuacji braku środków przemysł unijny utrzyma swoją wielkość sprzedaży i swój udział w rynku. Na tej podstawie strony te zakwestionowały opisany wpływ wzrostu chińskiego przywozu na sytuację przemysłu unijnego, w szczególności jeżeli chodzi o inwestycje i utratę miejsc pracy. Twierdziły, że przemysł unijny utrzyma wielkość sprzedaży i poziom zysku i powołały się na jego rzekome ograniczenia mocy produkcyjnych.
- (199) Argument ten opierał się na twierdzeniu, iż chińscy producenci eksportujący osiągnęliby wyższe zyski na rynkach innych państw trzecich i mieliby większy interes gospodarczy w zachowaniu swoich klientów na tych rynkach. Zarzuty te nie zostały poparte dowodami ani potwierdzone w toku dochodzenia. Wbrew temu, co twierdziły strony, ustalenia dochodzenia pokazały wyraźnie, że w przypadku braku środków doszłoby prawdopodobnie do wznowienia przywozu z Chin, jak opisano szczegółowo w motywach 75–96. Przywóz ten będzie prawdopodobnie dokonywany po cenach znacznie niższych niż ceny przemysłu unijnego i istnieje prawdopodobieństwo, że dojdzie do przejęcia znacznej wielkości sprzedaży przemysłu unijnego, co omówiono szczegółowo poniżej w motywach 200–242. Na podstawie tych faktów odrzucono argumenty stron objętych dochodzeniem przedstawione w tym zakresie.
- (200) Przy analizie prawdopodobieństwa ponownego wystąpienia szkody prowadzonej osobno dla rynku OEM i AM obraz nie różniłby się w znacznym stopniu ze względu na nasilające się przesunięcie chińskich producentów eksportujących w stronę rynku OEM. Oczekuje się, że tendencja rynkowa polegająca na przesunięciu w stronę rynku OEM utrzyma się w przyszłości. Dlatego też można spodziewać się, że tendencja wzrostowa widoczna w chińskim przywozie na rynku OEM utrzyma się, a przez to główna presja cenowa powodowana chińskim przywozem będzie miała miejsce również i na tym rynku. Będzie to prawdopodobnie miało istotny wpływ na rentowność przemysłu unijnego i jego sytuację ogólną, jak opisano w motywach 191–197.
- (201) Kilka zainteresowanych stron stwierdziło, że nie istnieje ryzyko przekierowania chińskiego wywozu kół aluminiowych do Unii ze względu na przewidywany wzrost popytu na koła aluminiowe zarówno w Chinach, jak i w skali globalnej. Strony te twierdziły, że chiński popyt na rynku krajowym mógłby wzrosnąć o około 14 mln sztuk w latach 2016 i 2020, a światowy popyt o 23 mln sztuk. Na tej podstawie stwierdzono, że rynki te mogłyby wchłonąć wolne moce produkcyjne ChRL.
- (202) Argumenty te opierały się na założeniu, że globalne i chińskie moce produkcyjne będą utrzymywać się na stałym poziomie. Istnieją jednak przesłanki, że podmioty gospodarcze w Chinach i na innych rynkach państw trzecich zwiększyły swoje moce produkcyjne w celu zaspokojenia rosnącego popytu. Ponadto, jak wyjaśniono w motywie 89, tylko same cztery grupy objęte próbą zwiększyły swoje całkowite moce produkcyjne o około 16 mln sztuk w okresie badanym. Co więcej, jak wskazano w motywach 75–82, dochodzenie wykazało, że rynek unijny jest atrakcyjny dla chińskich eksporterów w porównaniu z innymi głównymi chińskimi rynkami eksportowymi pod względem poziomu cen. To samo dotyczy chińskiego rynku krajowego, na którym poziom cen jest znacząco niższy niż w Unii. Będzie to stanowiło znaczną zachętę dla chińskich eksporterów do (prze)kierowania ich wywozu do Unii, a nie na inne rynki eksportowe lub na rynek krajowy. Ponadto, jak wspomniano w motywie 78, Indie, jeden z głównych rynków eksportowych Chin, nałożyły cła antydumpingowe w maju 2015 r., a zatem przekierowanie wywozu do Unii jest bardzo prawdopodobne w przypadku dopuszczenia do wygaśnięcia środków. Ponadto antydumpingowe i wyrównawcze należności celne przeciwko Chinom obowiązują w Australii.
- (203) W każdym razie obecne znaczne wolne moce produkcyjne w Chinach, jak określono w motywie 74, w dużym stopniu wykraczałyby poza przewidywany wzrost światowego popytu. Na tej podstawie powyższe stwierdzenia zostały odrzucone.
- (204) Te same strony twierdziły również, że przywóz z Chin nie powodował podcięcia cen przemysłu unijnego. Twierdziły one również, że chińskie ceny kół aluminiowych stosowane na innych rynkach eksportowych były wyższe od cen stosowanych na rynku unijnym i w związku z tym rynek unijny nie jest atrakcyjny dla chińskich eksporterów.

- (205) Jak określono w motywie 123, jeżeli chińskie ceny importowe stosowane przez chińskich producentów eksportujących objętych próbą byłyby analizowane bez ceł antydumpingowych, to marginesy podcięcia wyniosłyby średnio 8,0 %. Średni margines podcięcia stwierdzony dla chińskich producentów eksportujących nieobjętych próbą w oparciu o dane Eurostatu wyniósł 7,5 %. Jak opisano w motywach 75–92 i 202, w toku dochodzenia ustalono, że rynek unijny jest atrakcyjny dla chińskich eksporterów. W związku z tym argument ten został odrzucony.
- (206) Kilka stron argumentowało, że chiński przywóz produktu objętego postępowaniem był dokonywany w ODP jedynie w ograniczonych ilościach i był w ograniczonym stopniu obecny na rynku unijnym. Na tej podstawie strony te zakwestionowały ustalenie Komisji, iż chińscy producenci eksportujący utrzymali swoją bazę klientów na rynku OEM od czasu pierwotnego dochodzenia. Podkreśliły one także, że na rynku AM – jak również ogólnie – chińscy producenci eksportujący stracili część wielkości sprzedaży i udziału w rynku.
- (207) Powyższe argumenty nie są więc sprzeczne z ustaleniami Komisji dotyczącymi wielkości rynku. Zauważa się, że te zainteresowane strony nie zaprzeczyły temu, że – jak ustalono w toku dochodzenia – od czasu OD w pierwotnym dochodzeniu doszło do wzrostu sprzedaży na rynku OEM. Na podstawie tej tendencji te zainteresowane strony nie przedstawiły żadnych rozsądnych wyjaśnień ani dowodów na poparcie swojego stwierdzenia, że chińscy producenci eksportujący od czasu OD w pierwotnym dochodzeniu stracili bazę klientów na rynku OEM. Sytuacja przemysłu unijnego w ODP została opisana w motywach 132–169. Ponieważ ustalono, że przemysł unijny nie odniósł żadnej istotnej szkody w ODP, stwierdzenie, że chiński przywóz nie wywiera żadnej presji na rynek unijny, jest nieaktualne. Prawdopodobny rozwój sytuacji związanej z chińskim przywozem do Unii w przypadku dopuszczenia do wygaśnięcia środków przeanalizowano w motywach 54–96, natomiast prawdopodobne skutki takiego przywozu – w motywach 191–200. Strony objęte dochodzeniem nie przedstawiły żadnych szczegółów dotyczących ich ogólnego stwierdzenia, a w szczególności nie wskazały, z którą częścią (lub którymi częściami) analizy Komisji się nie zgadzają. W związku z tym powyższe argumenty zostają odrzucone. Jeżeli chodzi o argument, że prognozowany popyt na aluminiowe koła jezdne przekracza moce produkcyjne przemysłu unijnego, zauważa się, że celem środków nie jest zagwarantowanie przemysłowi unijnemu 100 % udziału w rynku ani ograniczanie w żaden sposób przywozu. W związku z powyższym argument ten również zostaje odrzucony.
- (208) Te same strony twierdziły, że ze względu na lukę między mocami produkcyjnymi przemysłu unijnego a popytem na rynku unijnym wszelki wzrost poziomu chińskiego przywozu będzie konkurencją głównie dla innych źródeł przywozu, w szczególności Turcji, zwłaszcza że producenci unijni zaczęli w coraz większym stopniu przechodzić na produkty zaawansowane technologicznie, rzekomo nieprodukowane w Chinach ani w innych państwach trzecich.
- (209) Argument ten nie został poparty dowodami. Wręcz przeciwnie – dochodzenie pokazało, że zarówno chińscy producenci, jak i producenci z państw trzecich, również wytwarzają produkty zaawansowane technologicznie. Ponadto, jak przedstawiono w motywach 130–150, średnia cena przywozu z Turcji była niższa niż ceny przemysłu unijnego, a zatem klienci przemysłu unijnego będą mieli większą motywację, aby skierować się ku chińskim dostawcom aniżeli ku klientom dostawców tureckich. Argument ten zostaje zatem odrzucony.
- (210) Te same strony utrzymywały też, że chińskie ceny importowe dla Niemiec (które były przedstawione jako największy rynek aluminiowych kół jezdnych w Unii) były wyższe niż ceny importowe z Turcji, a chińskie ceny były też wyższe niż ceny sprzedaży w szeregu państw członkowskich Unii Europejskiej ustalone w oparciu o dane Eurostatu. Informacje o cenach przedstawiono dla ODP, dla 2015 r. i dla pierwszego kwartału 2016 r. Na tej podstawie strony stwierdziły, że chiński przywóz nie wywierał żadnej presji cenowej na przemysł unijny. Ponadto strony utrzymywały, że w odniesieniu do marginesów podcięcia w związku z chińskim przywozem nastąpi tendencja spadkowa oraz że na tej podstawie można uznać, iż w 2016 r. nie nastąpi żadne podcięcie ani zniżanie cen, nawet gdyby odjąć cła antydumpingowe od cen sprzedaży.
- (211) Po pierwsze, zgodnie z art. 3 i art. 4 ust. 1 rozporządzenia podstawowego analiza cen sprzedaży stosowanych przez przemysł unijny, obraz szkody oraz prawdopodobieństwo ponownego wystąpienia szkody opiera się na ocenie rynku unijnego jako całości i przemysłu unijnego jako całości. Ceny sprzedaży w pewnych regionach Unii nie mogą być zatem uwzględniane odrębnie. Strony objęte dochodzeniem nie stwierdziły ani nie wykazały, że spełniono warunki art. 4 ust. 1 lit. b) rozporządzenia podstawowego.
- (212) Po drugie, stwierdzenie to było oparte za każdym razem na porównaniu średnich cen/kg bez uwzględnienia różnic między rodzajami produktu. Jak wyjaśniono w motywie 123, analiza na podstawie kompletnych i zweryfikowanych danych pochodzących od producentów eksportujących objętych próbą oraz producentów unijnych wykazała średni margines podcięcia wynoszący 8,0 %.

- (213) Po trzecie, stwierdzenie, że marginesy podcięcia i zaniżania cen byłyby w 2016 r. ujemne oparto jedynie na założeniach, które nie zostały poparte dowodami. W związku z powyższym argumenty te zostają odrzucone.
- (214) Te same strony stwierdziły także, że usuwanie środków antidumpingowych nie spowoduje szkodliwej presji cenowej i powołały się na to, że brak rentowności przemysłu unijnego wynikałby z wysokiego poziomu kosztów, który jest skorelowany z kosztami surowców. Argumentowały one również, że racjonalizując koszty produkcji, przemysł unijny mógłby utrzymać marżę zysku powyżej zysku docelowego. Strony te utrzymywały też, że wzrostu cen i kosztów produkcji nie można wiązać z technicznym rozwojem kół aluminiowych, a w szczególności produkcją większych kół i tzw. „kół polerowanych”.
- (215) Po pierwsze, jak wspomniano w motywach 151 i 153, dochodzenie pokazało, że wzrost ceny sprzedaży i kosztów produkcji przemysłu unijnego był związany głównie z istotnym wzrostem udziału w rynku przypadającego większym kołom i tzw. „kołom polerowanym”. Wniosek ten oparto na zweryfikowanych informacjach pochodzących od producentów unijnych objętych próbą. Strony nie przedstawiły żadnego dowodu, który przeczyłby tym zweryfikowanym liczbom lub je kwestionował. Zarzuty w tym zakresie zostają zatem odrzucone. Po drugie stwierdzenie, że poprzez racjonalizację kosztów produkcji przemysł unijny mógłby utrzymać marżę zysku powyżej zysku docelowego było jedynie założeniem nieopartym żadnymi dowodami. Dochodzenie wykazało, że przemysł unijny jest wydajny, o czym świadczy fakt, że pomimo zwiększenia rozmiaru i złożoności kół aluminiowych, nominalna produktywność przemysłu unijnego pozostała w okresie badanym stabilna, co przedstawiono w tabeli 10. W związku z tym powyższe argumenty zostają odrzucone.
- (216) Te same strony stwierdziły również, że na rynku większych kół i „kół polerowanych” chińscy producenci aluminiowych kół jezdnych będą mniej konkurencyjni niż przemysł unijny, ponieważ będą musieli inwestować w specjalne maszyny i sprzęt do produkowania tych rodzajów kół w dużych ilościach. Z tego względu strony argumentowały, że usunięcie środków antidumpingowych nie wpłynie na rentowność producentów unijnych w przypadku tych konkretnych, bardziej zaawansowanych technologicznie produktów.
- (217) Po pierwsze dochodzenie wykazało, że chińscy producenci eksportujący produkowali większe koła i tzw. „koła polerowane” już w ODP. Po drugie dochodzenie wykazało, że pomimo wzrostu poziomu sprzedaży takich kół, nadal stanowią one jedynie znikomą część wielkości produkcji przemysłu unijnego. Co więcej, nie można rozważać prawdopodobnego wpływu chińskiego przywozu na sytuację przemysłu unijnego w kontekście rodzajów produktu, ponieważ taka analiza nie odzwierciedlałaby w sposób dokładny sytuacji przemysłu unijnego w stosunku do produktu podobnego. Szkoda nie musi być zatem wykazana dla każdego rodzaju produktu. W związku z tym powyższe argumenty zostają odrzucone.
- (218) Te same strony utrzymywały również, że nawet w sytuacji braku środków antidumpingowych chińscy producenci eksportujący ustalą swoje ceny eksportowe, opierając się na cenach, jakie może wchłonąć rynek. Strony stwierdziły, że w związku z tym takie ceny będą prawdopodobnie miały jedynie ograniczony, o ile jakikolwiek, wpływ na rentowność przemysłu unijnego.
- (219) Argumentu tego nie poparto żadnymi dowodami i nie uwzględniono w nim ustaleń Komisji dotyczących możliwego rozwoju cen stosowanych przez chińskich producentów eksportujących w przypadku dopuszczenia do wygaśnięcia środków, które to ustalenia przedstawiono w motywach 190 i 191 powyżej. Dochodzenie wykazało, że prawdopodobne poziomy cen w przypadku uchylecia środków antidumpingowych będą 8–30 % niższe niż ceny sprzedaży stosowane przez przemysł unijny. Argumenty w tym zakresie zostają zatem odrzucone.
- (220) Te same strony utrzymywały, że środki antidumpingowe zapewnią nieuczciwą przewagę konkurencyjną przemysłowi unijnemu, który rzekomo zlecał produkcję produktów dolnego przedziału zakładom zagranicznym, co nie będzie zgodne z celami środków antidumpingowych.
- (221) Jak wyjaśniono w motywie 258, w toku dochodzenia ujawniono, że producenci unijni dokonywali przywozu jedynie znikomej liczby kół aluminiowych i niekoniecznie wszystkie te przywozy pochodziły z zakładów z nimi powiązanych. Na tej podstawie nie można stwierdzić, że przemysł unijny miał jakkolwiek nieuczciwą przewagę konkurencyjną w związku z zakładami zagranicznymi, a zatem argument ten zostaje odrzucony.

- (222) Te same strony stwierdziły również, że nie jest prawdopodobne, aby uchylene środków doprowadziło do ponownego wystąpienia szkody i powołały się na fakt, iż wzrost udziału w rynku i niższa cena przywozu z Turcji w porównaniu do ceny sprzedaży stosowanej przez producentów unijnych także nie miały takiego wpływu na przemysł unijny.
- (223) Zauważa się, że średnia cena przywozu z Turcji, jak pokazano w tabeli 6, wynosiła w ODP 48,50 EUR, co stanowi wartość powyżej ceny niewyrządzającej szkody wynoszącej 48,25 EUR, o której mowa w motywie 196. Jak wyjaśniono ponadto w tym samym motywie, istnieje prawdopodobieństwo, że w sytuacji braku należności celnych chińscy producenci eksportujący będą mogli dokonywać sprzedaży do Unii po cenach co najmniej 8 % niższych niż ceny stosowane przez przemysł unijny, o ile nie do 30 % niższych, tj. po cenie wyrządzającej szkodę, zdecydowanie niższej niż obecne ceny importowe w przypadku przywozu z Turcji. Z tego względu wszelki wpływ tureckiego przywozu na sytuację przemysłu unijnego nie może być uznawany za znaczący wskaźnik prawdopodobnego skutku chińskiego przywozu w przypadku dopuszczenia do wygaśnięcia środków, w związku z czym argument ten zostaje odrzucony.
- (224) Te same strony utrzymywały, że na podstawie średnich chińskich cen importowych w ODP (z wyłączeniem ceł antydumpingowych i z dodaniem kosztów ponoszonych po przywozie) w przypadku przywozu z Chin nie miało miejsce żadne zaniżanie cen, co świadczy o tym, że jeżeli środki zostaną zniesione, chińskie ceny importowe nie będą ustalone na poziomie cen wyrządzających szkodę.
- (225) Stwierdzenie to oparto na nieprawidłowej analizie. Po pierwsze strony te nie uzasadniły poziomu kosztów ponoszonych po przywozie przyjętego w ich kalkulacji (5,7 %) i nie dostarczyły żadnych dowodów w tym względzie. Po drugie argument ten opiera się na porównaniu średnich cen bez uwzględnienia różnych rodzajów produktu. Jak wyjaśniono w motywie 123, gdyby w porównywanych na poziomie rodzaju produktu cenach importowych stosowanych przez chińskich producentów eksportujących objętych próbą nie uwzględniono ceł antydumpingowych, ceny te podjęłyby ceny sprzedaży przemysłu unijnego średnio o 8,0 %. Argument ten zostaje zatem odrzucony.
- (226) Inna z zainteresowanych stron stwierdziła, że uchylene cła antydumpingowe nie będzie raczej prowadziło do ponownego wystąpienia szkody. Powołała się ona na założenie, że na rynku unijnym sprzedaż odbywa się głównie na rynek OEM, gdzie popyt będzie kształtowany zdolnością dostawców do spełnienia rygorystycznych wymogów producentów samochodów, a nie ceną. W związku z tym strona ta stwierdziła, że na tym rynku nie będzie nadmiaru mocy produkcyjnych chińskich producentów eksportujących. Argumentowali oni, że unijni producenci samochodów przy wyborze dostawców mają rygorystyczne wymagania dotyczące kwalifikacji technicznych, jakości, spójności, wiarygodności i odległości. Z tego względu stwierdzono, że nadmiar mocy produkcyjnych na chińskim rynku w przypadku dopuszczenia do wygaśnięcia środków nie może zostać po prostu przekazany do Unii po niższych cenach.
- (227) Inne strony przedstawiły podobne stwierdzenia, argumentując, że przemysł unijny będzie w stanie utrzymać istotny udział w rynku, ponieważ jest on postrzegany jako wysokiej jakości dostawca zaawansowanych technologicznie produktów, takich jak „koła polerowane”. Stwierdziły one, że przemysł unijny będzie nadal preferowany w stosunku do przywozu z państw trzecich, szczególnie na bardziej prestiżowym rynku końcowym OEM.
- (228) Dochodzenie wykazało, że szereg chińskich eksporterów produkuje już także większe koła i „koła polerowane” i że ich standardy są zbliżone do standardów producentów unijnych pod względem kwalifikacji, jakości, spójności i wiarygodności, jak również, że zostali oni certyfikowani przez klientów rynku OEM w Unii. Chińscy producenci eksportujący, w tym producenci nieobjęci próbą lub niewspółpracujący, są już dostawcami producentów samochodów, zarówno na potrzeby zakładów w Unii, jak i w Chinach. Odległość nie jest zatem żadną przeszkodą, również z perspektywy certyfikacji lub przetargów ani z perspektywy technicznej. Z drugiej strony kwestię odległości związaną z czasem dostawy można łatwo rozwiązać dzięki rozwiązaniom logistycznym, takim jak składowanie, a zatem nie jest ona decydującym czynnikiem, który uniemożliwiłby wzrost poziomu przywozu z Chin skutkujący ponownym wystąpieniem szkody. Argument ten zostaje więc odrzucony.
- (229) Ta sama strona stwierdziła również, że na rynku OEM w Chinach nie będzie dostępnych mocy produkcyjnych oraz że wolne moce produkcyjne w Chinach dotyczą wyłącznie kół aluminiowych przeznaczonych na rynek AM. Argument ten nie był jednak uzasadniony. Wbrew temu stwierdzeniu dochodzenie wykazało, że producenci kół aluminiowych produkowanych zarówno na rynek OEM, jak i AM, korzystają z tych samych zakładów produkcyjnych, a zatem mogą wykorzystywać swoje wolne moce produkcyjne w jednakowym stopniu dla obydwu rynków. Świadczy o tym również fakt, że – jak wyjaśniono w motywie 113 – chińscy producenci eksportujący w czasie, jaki upłynął między OD w pierwotnym dochodzeniu a ODP, przeszli z rynku AM w stronę rynku OEM. Argument ten zostaje zatem odrzucony.

- (230) Jeden chiński producent eksportujący twierdził, że właściwości techniczne kół aluminiowych produkowanych przez przemysł unijny różnią się od właściwości kół produkowanych i sprzedawanych przez chińskich eksporterów. Zapewniłoby to przemysłowi unijnemu utrzymanie znaczących kontraktów z klientami w Unii, niezależnie od tego, czy środki zostaną uchylone, czy też nie. Ponadto strona ta utrzymywała, że długoterminowe umowy unijnych producentów z użytkownikami na rynku OEM sprawiłyby, że przemysł unijny prawdopodobnie nie obniżyłby wielkości sprzedaży i nie straciłby udziałów w rynku w najbliższej przyszłości na korzyść przywozu z Chin i że nie zaistniałby więc gwałtowny wzrost przywozu z Chin w przypadku gdyby dopuszczono do wygaśnięcia środków.
- (231) Dochodzenie wykazało, że nie istnieją żadne lub tylko niewielkie, istotne różnice między kołami aluminiowymi pochodzącymi z różnych źródeł, w tym z Chin, i że koła aluminiowe ze wszystkich źródeł są zasadniczo zamienne. Zdarza się, że koła aluminiowe są nabywane z różnych źródeł, a dochodzenie wykazało, że ci sami klienci kupują je zarówno od przemysłu unijnego, jak i chińskich producentów eksportujących.
- (232) W odniesieniu do twierdzenia, że umowy długoterminowe przemysłu unijnego uniemożliwiłyby wzrost przywozu z Chin, dochodzenie wykazało, że zasadniczo umowy między producentami unijnymi a użytkownikami nie zawierają wiążących zobowiązań dotyczących ilości w długiej perspektywie. W związku z tym istniejące umowy nie mogą zagwarantować utrzymania danego poziomu wielkości sprzedaży.
- (233) Zarzuty wymienionej strony w tym zakresie zostały zatem odrzucone.
- (234) Inna strona stwierdziła, że przesunięcie popytu na rynek OEM sprawiło, że przemysł unijny znalazł się na czołowej pozycji i że ograniczenia mocy produkcyjnych przemysłu unijnego będą teraz skutkować istotnym niedoborem podaży na rynku unijnym. W myśl tego argumentu przewiduje się, że ta sytuacja utrzyma się przez kolejną dekadę. Dodatkowo strona ta, jak zresztą i inne strony, utrzymywała, że przemysł unijny przyznał, że jego portfel zamówień jest już pełny do 2019–2022 r., stwierdzając, że zamówienia na nadchodzące pięć lat zostały już zamknięte, a zatem pełne wykorzystanie mocy produkcyjnych i rentowne ceny będą zagwarantowane co najmniej do 2022 r. Zdaniem tych stron przejście na rynek OEM pozwoliło także przemysłowi unijnemu wyjść ze strat na poziomie 5 % w 2009 r. do zysków rzędu 10 % w ODP. Na tej podstawie strony stwierdziły, że nie jest prawdopodobne, aby wygaśnięcie cła antidumpingowego doprowadziło do ponownego wystąpienia szkody.
- (235) Powyższy argument opierał się na niewłaściwym odczytaniu pisma przedstawicieli przemysłu unijnego, w którym wyjaśniano, że portfel zamówień obejmuje dostawy na lata 2019–2022. Nie oznacza to jednak, że portfel zamówień był pełny ani że zamówienia na nadchodzące pięć lat zostały już zamknięte, ale jedynie, że portfel zamówień obejmuje dostawy na okres od 2019 r. do 2022 r. Z tego względu, jak wyjaśniono w motywie 232, umowy między producentami unijnymi a właściwymi klientami nie zawierają wiążących zobowiązań co do ilości w perspektywie długofalowej. Ponadto nawet ceny w bieżących zamówieniach podlegają okresowym przeglądom. Z tego względu stwierdzenie, że pełne wykorzystanie mocy produkcyjnych i rentowne ceny są zagwarantowane co najmniej do 2022 r. jest nieuzasadnione i zostaje odrzucone. Nieprawidłowy był również argument, że wzrost rentowności przemysłu unijnego wynikał z przejścia na rynek OEM. Jak wyjaśniono w motywie 143, rynek OEM był głównym rynkiem przemysłu unijnego już w OD w pierwotnym dochodzeniu, w którym – jak wspomniano w motywie 106 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 964/2010 – Unia odnotowała istotne straty, również na rynku OEM. Argument ten zostaje zatem odrzucony.
- (236) Zainteresowana strona stwierdziła również, że chińscy producenci eksportujący należący do rynku OEM niemal całkowicie wykorzystują moce produkcyjne, a zatem mało prawdopodobne jest, by znacznie zwiększyli swoją sprzedaż do Unii w przypadku dopuszczenia do wygaśnięcia środka antidumpingowego. Ponadto strona ta utrzymywała, że zasadniczo w wyniku wzrostu konsumpcji w Unii, nawet wzrost przywozu z Chin nie wyrządziłby istotnej szkody przemysłowi unijnemu, w szczególności biorąc pod uwagę fakt, że moce produkcyjne przemysłu unijnego nie byłyby w stanie zaspokoić popytu w Unii.
- (237) Szacunki dotyczące chińskich mocy produkcyjnych przedłożone przez tę stronę na poparcie jej argumentów nie zgadzają się jednak z ustaleniami wynikającymi z obecnego dochodzenia, jak wskazano w motywach 55–74. W związku z tym odrzucone zostają stwierdzenia, że brak jest znacznych wolnych mocy produkcyjnych w Chinach oraz że rozwój konsumpcji w Unii złagodziłby rozmiar szkody w przypadku uchylecia środków.
- (238) Ta sama strona twierdziła także, że zgodnie z trzynastym planem pięcioletnim chińska produkcja samochodów wzrosła w latach 2015–2020 z 24,5 mln sztuk do 30 mln sztuk. Strona ta stwierdziła, że ten wzrost produkcji

samochodów pociągnie za sobą wzrost chińskiego popytu na koła aluminiowe; chińscy producenci zwiększyliby zatem swoją sprzedaż krajową zamiast przekierowywać swój wywóz do Unii w przypadku dopuszczenia do wygaśnięcia środków antidumpingowych.

- (239) Jak wskazano w motywach 89–91, chociaż istnieje ścisły związek między rynkiem samochodowym i rynkiem kół aluminiowych, wzrost popytu na koła aluminiowe na chińskim rynku krajowym prawdopodobnie nie doprowadzi do wykorzystania dostępnych wolnych mocy produkcyjnych w Chinach, zważywszy również na znaczne różnice cen na chińskim rynku krajowym w porównaniu z rynkiem unijnym. Argument ten został zatem odrzucony.
- (240) Kilka stron stwierdziło, że nie zachodzi prawdopodobieństwo ponownego wystąpienia szkody, ponieważ przemysł unijny skorzystałby na wzroście konsumpcji aluminiowych kół jezdnych na świecie i w Unii, niezależnie od wzrostu chińskiego przywozu do Unii. Ponadto argumentowano, że prognozowany wzrost konsumpcji umożliwiłby chińskim producentom eksportującym zwiększenie wywozu na rynek unijny bez wywierania żadnej presji cenowej.
- (241) Dochodzenie wykazało, że istnieje prawdopodobieństwo przekierowania do Unii istotnych wielkości chińskiego wywozu z uwagi na atrakcyjność rynku unijnego (motywy 75–88). Ponadto w Chinach występuje wysoki poziom wolnych mocy produkcyjnych, które również mogą zostać skierowane na rynek unijny. Z tego względu chińscy producenci eksportujący będą w stanie przejąć nie tylko zwiększoną konsumpcję, ale również sprzedaż producentów unijnych. W rezultacie nawet przy założeniu zwiększonej konsumpcji istnieje wysokie prawdopodobieństwo przejścia przez chiński wywóz sprzedaży i udziału w rynku ze szkodą dla przemysłu unijnego. Ponadto, jeżeli chodzi o ceny, istnieje prawdopodobieństwo, że będą one o 8–30 % niższe niż ceny stosowane przez przemysł unijny, jak opisano w motywie 191, i że wystąpią skutki opisane w motywie 192, co oznacza prawdopodobieństwo ponownego wystąpienia istotnej szkody dla przemysłu unijnego. W związku z powyższym argument ten zostaje odrzucony.
- (242) Na podstawie powyższych ustaleń Komisja stwierdza, że uchylene środków najprawdopodobniej spowodowałyby ponowne wystąpienie szkody w odniesieniu do przemysłu unijnego.

G. INTERES UNII

1. Uwagi wstępne

- (243) Zgodnie z art. 21 rozporządzenia podstawowego Komisja zbadała, czy utrzymanie obowiązujących środków wobec ChRL nie zaszkodziłoby interesom Unii jako całości. Analizę interesu Unii oparto na ocenie wszystkich różnorodnych interesów, których dotyczy sprawa, w tym interesu przemysłu unijnego, importerów, użytkowników i dostawców przemysłu unijnego (producenci surowca).

2. Interes przemysłu unijnego

- (244) W toku dochodzenia ustalono, że w ODP sytuacja przemysłu unijnego poprawiła się po szkodzie wyrządzonej przez dumpingowy przywóz z Chin. W przypadku uchylenia środków wprowadzonych wobec Chin, jest jednak prawdopodobne, że przemysł unijny byłby narażony na dumpingowy przywóz z Chin w znacznych ilościach, który potencjalnie wywierałby znaczącą presję cenową. W rezultacie sytuacja gospodarcza przemysłu unijnego prawdopodobnie pogorszyłaby się w znacznym stopniu z powodów opisanych powyżej. Utrzymanie środków zagwarantuje natomiast pewność na rynku, umożliwiając przemysłowi unijnemu zachowanie dobrej kondycji gospodarczej i kontynuowania planów inwestycyjnych mających na celu zwiększenie mocy produkcyjnych, aby zaspokoić rosnący popyt oraz spełnić zmieniające się wymagania techniczne dotyczące kół aluminiowych.
- (245) Na tej podstawie stwierdzono, że kontynuacja stosowania obowiązujących środków antidumpingowych leży w interesie przemysłu unijnego.

3. Interes importerów

- (246) Na początkowym etapie skontaktowano się z osiemdziesięcioma znanymi importerami/użytkownikami. Jedenaście przedsiębiorstw wypełniło formularz dotyczący kontroli wrywkowej, z czego sześć dokonywało przywozu kół aluminiowych z Chin.

- (247) Dochodzenie wykazało, że trzy spośród tych sześciu przedsiębiorstw były w rzeczywistości producentami samochodów wykorzystującymi koła aluminiowe w produkcji samochodów, w związku z czym uznano je za użytkowników, których sytuacja jest analizowana w motywach 250–268. Przywóz dokonywany przez pozostałych trzech niepowiązanych importerów stanowił mniej niż 2 % całkowitej wielkości przywozu z ChRL w ODP.
- (248) Tylko jedna z odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu otrzymanych od wyżej wymienionych trzech niepowiązanych importerów była wystarczająco kompletna, aby mogła być wykorzystana podczas analizy. Importer, który udzielił tej odpowiedzi, nabywał koła aluminiowe od dostawców z innych państw trzecich, a udział wielkości obrotu produktu objętego postępowaniem w jego całej działalności stanowił jedynie jej część. Na tej podstawie można uznać, że cła nie miały znaczącego wpływu na ogólną działalność tego importera związaną z kołami aluminiowymi. W rzeczywistości działalność związana z kołami aluminiowymi była rentowna.
- (249) Na tej podstawie nie stwierdzono żadnych przesłanek wskazujących, że utrzymanie środków miałoby istotny niekorzystny wpływ na zainteresowanych importerów, który przewyższyłby pozytywny wpływ środków na przemysł unijny.

4. Interes użytkowników

- (250) Kwestionariusze wysłano do około 70 znanych użytkowników. Zgłosiło się siedmiu producentów samochodów, udzielając odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu. Jedno stowarzyszenie reprezentujące użytkowników i importerów kół aluminiowych sprzedawanych na rynku OEM również współpracowało. Nie nawiązano współpracy z innymi użytkownikami podczas dochodzenia.
- (251) Przywóz dokonywany przez współpracujących użytkowników stanowił 50,4 % łącznego przywozu z ChRL do Unii.
- (252) W toku dochodzenia wykazano, że w ujęciu ogólnym producenci samochodów polegali tylko w ograniczonym stopniu na dostawach z Chin, a większość kół aluminiowych była nabywana od przemysłu unijnego. Niektórzy ze współpracujących użytkowników w ogóle nie dokonywali przywozu z Chin, w odniesieniu do innych przywóz z Chin pokrywał mniej niż 5 % ich zapotrzebowania, a w przypadku pozostałych użytkowników przywóz z Chin pokrywał do 10 % ich potrzeb. Dochodzenie wykazało również, że niektórzy użytkownicy korzystali z procedury uszlachetniania czynnego w przypadku przywozu z Chin, przy czym w ograniczonym zakresie, ponieważ dokonywali odsprzedaży produktu końcowego na rynkach eksportowych.
- (253) Wszyscy współpracujący użytkownicy sprzeciwili się utrzymaniu środków, twierdząc, że zróżnicowane źródła dostaw leżą w ich interesie. Użytkownicy ci twierdzili, że środki sprawiłyby, iż staliby się zależni od ograniczonej liczby producentów unijnych. Jednakże dochodzenie wykazało istnienie przywozu z innych państw trzecich, zwłaszcza z Turcji, który to przywóz wzrósł w okresie badanym. W ujęciu ogólnym przywóz z innych państw trzecich do Unii wzrósł w okresie badanym o 35 %, co oznacza, że tempo jego wzrostu było szybsze niż wzrost konsumpcji w Unii.
- (254) W świetle powyższych ustaleń argument dotyczący braku zróżnicowania dostaw zostaje odrzucony.
- (255) Europejscy producenci samochodów stwierdzili, że dalsze obowiązywanie środków byłoby sprzeczne z interesem Unii, ponieważ środki antydumpingowe negatywnie wpłynęły na konkurencyjność producentów samochodów w Unii. Twierdzili oni również, że przemysł unijny nie będzie miał wystarczających mocy produkcyjnych do zaspokojenia popytu w Unii.
- (256) Jedna z zainteresowanych stron utrzymywała także, że przemysł unijny będzie przywozić koła aluminiowe z Chin i innych państw trzecich, aby zaspokoić rosnący popyt wśród klientów, którego nie mogą zaspokoić moce produkcyjne przemysłu unijnego.
- (257) Jak przedstawiono w tabeli 7 w motywie 137, poziom wykorzystania mocy produkcyjnych przemysłu unijnego w okresie badanym wynosił od 88 % do 93 %. Jednakże w toku dochodzenia wykazano, że przemysł unijny inwestuje we wzrost mocy produkcyjnych, aby zaspokoić zwiększony popyt w Unii, co ma zminimalizować ewentualne rzekome niedobory. Inwestycje mają być kontynuowane w przyszłości.

- (258) Jeżeli chodzi o rzekomy przywóz dokonywany przez przemysł unijny z Chin i innych państw trzecich, dochodzenie wykazało, że producenci unijni objęci próbą dokonali przywozu jedynie znikomej liczby kół aluminiowych, a przywozu dokonywano ze Szwajcarii i Turcji, ale nie z Chin. To samo dotyczy pozostałych producentów unijnych, którzy według informacji dostępnych we wniosku dokonali przywozu kół aluminiowych w bardzo niewielkich ilościach, tj. poniżej 500 000 sztuk, co odpowiada mniej niż 1 % produkcji unijnej w ODP.
- (259) Należy ponadto odnotować, że przywóz z innych państw trzecich wzrósł w okresie badanym oraz że w związku z tym środki antydumpingowe nie powinny uniemożliwiać użytkownikom dokonywania przywozu kół aluminiowych pochodzących z ChRL, lecz jedynie wyeliminowałyby zakłócenia i zapewniły równe reguły gry dla przemysłu chińskiego i unijnego. Argumenty w tym zakresie zostały zatem odrzucone.
- (260) W odniesieniu do konkurencyjności producentów samochodowych, dochodzenie wykazało, że ze względu na procedury uszlachetniania czynnego, producenci samochodów byli w stanie uniknąć płacenia ceł antydumpingowych nałożonych na koła aluminiowe zamontowane w pojazdach, które są sprzedawane na rynkach eksportowych. W okresie badanym chiński przywóz w ramach systemu uszlachetniania czynnego wynosił od 21 % do 28 % łącznego przywozu z Chin.
- (261) Te same strony twierdziły również, że łączny skutek kilku obowiązujących ceł antydumpingowych nałożonych na szereg wykorzystywanych przez producentów samochodów komponentów takich jak: elementy złączne, stal nierdzewna, walcówka, stal powlekana organicznie, przędza o wysokiej wytrzymałości na rozciąganie i druty molibdenowe, wywarłyby negatywny wpływ na ich sytuację.
- (262) Dochodzenie wykazało, że pod względem kosztów wpływ środków wprowadzonych względem kół aluminiowych jest ograniczony, przy czym maksymalny wpływ na koszty utrzymuje się na poziomie 0,2 %. Wniosek ten wynika z ustaleń obecnego dochodzenia, zgodnie z którymi koła aluminiowe stanowią jedynie około 1 % kosztów samochodu. Zatem argument dotyczący znaczącego negatywnego wpływu na koszty nie jest uznawany za istotny i zostaje odrzucony.
- (263) Odnosnie do łącznego wpływu pozostałych środków antydumpingowych obowiązujących w odniesieniu do szeregu innych czynników produkcji, strony te nie przedstawiły żadnych konkretnych dowodów w tym zakresie. W toku dochodzenia nie można było zatem zweryfikować tych zarzutów i argument ten musiał zostać odrzucony.
- (264) Po ujawnieniu tych informacji jedna z zainteresowanych stron stwierdziła, że brak dostępnych mocy produkcyjnych przemysłu unijnego i dostawców z państw trzecich na rynku OEM ma istotny wpływ na producentów samochodów w Unii. Rzekomo nie mają oni wyboru i muszą dokonywać przywozu chińskich kół aluminiowych, a obecne cło antydumpingowe ma bezpośredni wpływ na wysokość kosztów takiego przywozu. Ponadto stwierdzono, że brak mocy produkcyjnych przemysłu unijnego ma negatywny wpływ na produktywność i konkurencyjność producentów samochodów i że Komisja nie uwzględniła pośredniego wpływu kosztów cła antydumpingowego na sytuację producentów samochodów.
- (265) W toku dochodzenia wykazano, że przemysł unijny inwestuje w zwiększenie mocy produkcyjnych, aby zaspokoić zwiększony popyt w Unii w celu złagodzenia możliwych niedoborów. Z tego względu argument dotyczący braku mocy produkcyjnych zostaje odrzucony. Jeżeli chodzi o wpływ kosztów, jak wyjaśniono w motywie 262, w toku dochodzenia wykazano, że środki dotyczące kół aluminiowych mają bardzo ograniczony wpływ na ogólne koszty producentów samochodów, a zatem argument ten zostaje odrzucony. Ponieważ celem i skutkiem środków antydumpingowych nie jest jako takie uniemożliwianie użytkownikom przywozu kół aluminiowych z ChRL, koszty pośrednie, na które powołuje się strona, również nie mają bezpośredniego związku z przedmiotowymi cłami. W związku z powyższym argument ten zostaje odrzucony.
- (266) Ta sama strona argumentowała również, że planowane zwiększenie mocy produkcyjnych nie wystarczy, aby zaspokoić rosnący popyt do 2020 r., oraz że przemysł unijny nie przedstawił dowodów na swoje stwierdzenie o zwiększaniu mocy produkcyjnych. W tym kontekście strona ta zakwestionowała również sposób zweryfikowania przez Komisję, że przemysł unijny będzie w stanie zaspokoić popyt w Unii.
- (267) Jak wyjaśniono w motywie 257, w toku dochodzenia wykazano, że przemysł unijny inwestuje w zwiększenie mocy produkcyjnych, aby zaspokoić zwiększony popyt w Unii. Mówiąc ściślej, planowane zwiększenie mocy produkcyjnych przedstawione przez producentów unijnych porównano z prognozami produkcji samochodów w Unii. Prognozowane i bieżące plany inwestycyjne zostały również potwierdzone dowodami przez producentów

unijnych objętych próbą. Ta analiza pokazała, że prognozowane wzrosty mocy produkcyjnych były wyższe niż oczekiwany wzrost popytu w Unii w latach 2015–2018. Ze względu na poufność i anonimowość poszczególne plany inwestycyjne nie mogą zostać ujawnione zainteresowanym stronom. Z tego względu argumenty, że planowane zwiększenie mocy produkcyjnych nie wystarczy, aby zaspokoić rosnący popyt, oraz że przemysł unijny nie przedstawił dowodów na swoje stwierdzenie o zwiększaniu mocy produkcyjnych, zostają odrzucone.

(268) Na tej podstawie stwierdza się, że utrzymanie środków nie będzie miało istotnego negatywnego wpływu na sytuację użytkowników.

5. Interes producentów surowca

(269) Kwestionariusze zostały wysłane do stowarzyszeń i znanych dostawców surowców/sprzętu dla przemysłu unijnego, jak również do 28 znanych indywidualnych dostawców w Unii. Jedno stowarzyszenie reprezentujące europejski przemysł aluminiowy przedłożyło swoje uwagi.

(270) Stowarzyszenie reprezentujące europejski przemysł aluminiowy stwierdziło, że istnieje wysokie ryzyko, iż nadwyżka mocy produkcyjnych w Chinach oraz powtarzające się praktyki dumpingowe chińskich producentów eksportujących miałyby znaczny negatywny wpływ na przemysł unijny w przypadku uchylenia środków antidumpingowych. Miałyby to z kolei negatywny wpływ na produkcję i zatrudnienie w przemyśle produkcji aluminium, który jest dostawcą surowca. W związku z tym stowarzyszenie to poparło przedłużenie obowiązywania obecnych środków antidumpingowych.

(271) Uznaje się zatem, że utrzymanie środków leżałoby w interesie dostawców surowców.

(272) Jedna z zainteresowanych stron twierdziła, że Komisja nienależycie ignorowała poparte i istotne dowody przedstawione przez producentów samochodów i zamiast oprzeć się na nich, oparła się w swoich wnioskach na niepoparte dowody stwierdzeniach przedstawionych przez przemysł unijny. Podczas przesłuchania z udziałem rzecznika praw stron, o którym mowa w motywie 10, Komisja doprecyzowała, że wszystkie informacje należycie uwzględniono. Informacje przedstawione przez przemysł unijny zostały zweryfikowane. Argument ten został zatem odrzucony.

6. Wnioski dotyczące interesu Unii

(273) Na podstawie powyższego Komisja stwierdziła, że nie ma przekonujących powodów, aby stwierdzić, że utrzymanie środków w odniesieniu do przywozu kół aluminiowych pochodzących z ChRL nie leży w interesie Unii.

H. WNIOSEK I UJAWNIECIE INFORMACJI

(274) Wszystkie strony zostały poinformowane o istotnych faktach i ustaleniach, na podstawie których zamierza się zalecić utrzymanie obowiązujących środków wobec ChRL. Wyznaczono również termin, w którym strony mają możliwość przedstawienia uwag dotyczących ujawnionych informacji. Przedstawione uwagi i komentarze zostały należycie uwzględnione, o ile były uzasadnione.

(275) Z powyższych ustaleń wynika, zgodnie z art. 11 ust. 2 rozporządzenia podstawowego, że środki antidumpingowe względem przywozu niektórych aluminiowych kół pochodzących z ChRL, wprowadzone rozporządzeniem wykonawczym (UE) nr 964/2010, powinny zostać utrzymane.

(276) Komitet ustanowiony na mocy art. 15 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2016/1036 nie wydał opinii,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

1. Niniejszym nakłada się ostateczne cło antidumpingowe na przywóz aluminiowych kół jezdnych do pojazdów silnikowych objętych pozycjami CN 8701 do 8705, nawet z akcesoriami oraz z oponami, obecnie objętych kodami CN ex 8708 70 10 i ex 8708 70 50 (kody TARIC 8708 70 10 10 i 8708 70 50 10) oraz pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej.

2. Stawka ostatecznego cła antydumpingowego mająca zastosowanie do ceny netto na granicy Unii przed ocenieniem, dla produktu opisanego w ust. 1 wynosi 22,3 %.
3. O ile nie określono inaczej, zastosowanie mają obowiązujące przepisy dotyczące należności celnych.

Artykuł 2

W przypadku przedstawienia zgłoszenia o dopuszczenie do swobodnego obrotu w odniesieniu do przywozu aluminiowych kół jezdnych do pojazdów objętych pozycją 8716, nawet z akcesoriami oraz z oponami, obecnie objętych kodem CN ex 8716 90 90, wprowadza się kod TARIC 8716 90 90 10 w odpowiednie pole takiego zgłoszenia.

Państwa członkowskie informują co miesiąc Komisję o liczbie sztuk przywiezionych na podstawie powyższego kodu oraz o państwie ich pochodzenia.

Artykuł 3

W przypadku przedstawienia zgłoszenia o dopuszczenie do swobodnego obrotu w odniesieniu do produktów wymienionych w art. 1 i 2, w odpowiednie pole takiego zgłoszenia wprowadza się liczbę sztuk przywożonych produktów.

Artykuł 4

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie następnego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 23 stycznia 2017 r.

W imieniu Komisji
Jean-Claude JUNCKER
Przewodniczący