

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2020/353**z dnia 3 marca 2020 r.****nakładające ostateczne cło antydumpingowe i stanowiące o ostatecznym pobraniu cła tymczasowego nałożonego na przywóz felg stalowych do użytkowania na drodze pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej**

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. 9 ust. 4,

a także mając na uwadze, co następuje:

1. PROCEDURA**1.1. Wszczęcie dochodzenia**

- (1) W dniu 15 lutego 2019 r. na podstawie art. 5 rozporządzenia podstawowego Komisja Europejska („Komisja”) wszczęła dochodzenie antydumpingowe dotyczące przywozu do Unii felg stalowych do użytkowania na drodze pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej („ChRL” lub „państwo, którego dotyczy postępowanie”). Zawiadomienie o wszczęciu postępowania Komisja opublikowała w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* ⁽²⁾ („zawiadomienie o wszczęciu postępowania”). Zakres produktu objętego dochodzeniem został wyjaśniony w zawiadomieniu zmieniającym zawiadomienie o wszczęciu postępowania ⁽³⁾.
- (2) Komisja wszczęła dochodzenie w następstwie skargi złożonej w dniu 3 stycznia 2019 r. przez Stowarzyszenie Europejskich Producentów Kół („EUWA” lub „skarżący”) w imieniu producentów reprezentujących ponad 25 % ogólnej unijnej produkcji felg stalowych do użytkowania na drodze. W skardze przedstawiono dowody na wystąpienie dumpingu i wynikającej z niego istotnej szkody, które uznano za wystarczające, by uzasadnić wszczęcie dochodzenia.

1.2. Rejestracja

- (3) Komisja nie poddała rejestracji przywozu produktu objętego postępowaniem na podstawie art. 14 ust. 5a rozporządzenia podstawowego, jak wyjaśniono w motywie 4 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/1693 ⁽⁴⁾ („rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych”). Żadna ze stron nie przedstawiła uwag w tej kwestii.

⁽¹⁾ Dz.U. L 176 z 30.6.2016, s. 21.

⁽²⁾ Zawiadomienie o wszczęciu postępowania antydumpingowego dotyczącego przywozu felg stalowych do użytkowania na drodze pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej. Dz.U. C 60 z 15.2.2019, s. 19.

⁽³⁾ Zawiadomienie zmieniające zawiadomienie o wszczęciu postępowania antydumpingowego dotyczącego przywozu felg stalowych do użytkowania na drodze pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej (Dz.U. C 111 z 25.3.2019, s. 52).

⁽⁴⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/1693 z dnia 9 października 2019 r. nakładające tymczasowe cło antydumpingowe na przywóz felg stalowych do użytkowania na drodze pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej (Dz.U. L 259 z 10.10.2019, s. 15).

1.3. Środki tymczasowe

- (4) Zgodnie z art. 19a rozporządzenia podstawowego w dniu 19 września 2019 r. Komisja przedstawiła stronom streszczenie proponowanych cel oraz szczegóły dotyczące obliczania marginesu dumpingu i marginesu odpowiedniego do usunięcia szkody dla przemysłu unijnego. Zainteresowane strony zostały poproszone o przedstawienie uwag na temat poprawności obliczeń w ciągu trzech dni roboczych. Nie otrzymano żadnych uwag.
- (5) Dnia 11 października 2019 r. rozporządzeniem w sprawie cel tymczasowych Komisja nałożyła tymczasowe cło antydumpingowe na przywóz do Unii felg stalowych do użytkowania na drodze pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej.
- (6) Jak stwierdzono w motywie 23 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, dochodzenie dotyczące dumpingu i powstałej szkody objęło okres od dnia 1 stycznia 2018 r. do dnia 31 grudnia 2018 r. („okres objęty dochodzeniem” lub „OD”), a badanie tendencji mających znaczenie dla oceny szkody obejmowało okres od dnia 1 stycznia 2015 r. do końca okresu objętego dochodzeniem („okres badany”).

1.4. Dalsze postępowanie

- (7) Po ujawnieniu istotnych faktów i ustaleń, na podstawie których nałożono tymczasowe środki antydumpingowe („ujawnienie tymczasowych ustaleń”), skarżący, ośmiu importerów lub odsprzedawców oraz dwóch chińskich producentów eksportujących przedłożyło oświadczenia pisemne przedstawiające ich opinie w sprawie tymczasowych ustaleń.
- (8) Stronom, które wystąpiły z wnioskiem o wypowiedzenie się w formie ustnej, dano taką możliwość. Przeprowadzono przesłuchanie z udziałem jednego z chińskich producentów eksportujących. Na tym etapie nie złożono wniosku o przesłuchanie z udziałem rzecznika praw stron w postępowaniach w sprawie handlu.
- (9) Komisja kontynuowała poszukiwanie i weryfikowanie wszelkich informacji, które uznała za konieczne do sformułowania ostatecznych ustaleń. Po poczynieniu ostatecznych ustaleń Komisja przeanalizowała uwagi przedstawione przez zainteresowane strony i w stosownych przypadkach dokonała przeglądu swoich tymczasowych wniosków.
- (10) Komisja poinformowała wszystkie zainteresowane strony o istotnych faktach i ustaleniach, na podstawie których zamierza nałożyć ostateczne cło antydumpingowe na przywóz do Unii felg stalowych do użytkowania na drodze pochodzących z ChRL („ostateczne ujawnienie”). Wszystkim stronom wyznaczono okres, w którym mogły zgłaszać uwagi na temat ostatecznego ujawnienia.
- (11) W dniu 9 stycznia 2020 r. odbyło się przesłuchanie z udziałem jednego niepowiązanego importera oraz służb Komisji. W dniu 16 stycznia 2020 r. odbyło się przesłuchanie z udziałem grupy chińskich producentów eksportujących w obecności rzecznika praw stron w sprawie etapu następującego po ujawnieniu ostatecznych ustaleń.
- (12) Uwagi przedstawione przez zainteresowane strony zostały rozpatrzone i w stosownych przypadkach uwzględnione w niniejszym rozporządzeniu.

1.5. Kontrola wyrywkowa

- (13) Wobec braku innych uwag dotyczących kontroli wyrywkowej potwierdzono informacje przedstawione w motywach 7–18 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych.

1.6. Okres objęty dochodzeniem i okres badany

- (14) Wobec braku uwag dotyczących okresu objętego dochodzeniem i okresu badanego potwierdzono informacje przedstawione w motywie 23 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych.

2. PRODUKT OBJĘTY POSTĘPOWANIEM I PRODUKT PODOBNY

2.1. Argumenty dotyczące zakresu definicji produktu

- (15) Po opublikowaniu rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych niektóre strony wskazywały na niejednoznaczność opisu kodu TARIC 8716 90 90 97 tj. jednego z kodów objętych środkami tymczasowymi. Strony te zwróciły się do Komisji o potwierdzenie, że kod ten odnosi się wyłącznie do felg do użytkowania na drodze, a zatem nie obejmuje felg do taczek i wózków ręcznych.

- (16) Komisja potwierdziła, że taka interpretacja jest prawidłowa i że felgi do taczek i wózków ręcznych nie wchodzą w zakres niniejszego dochodzenia. W celu zapewnienia jasności Komisja odpowiednio dostosowała opis przedmiotowego kodu TARIC. W dniu 29 października 2019 r. Komisja opublikowała również notatkę do akt, informując wszystkie zainteresowane strony o tej korekcie.
- (17) Bezpośrednio przed opublikowaniem rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych jeden niepowiązany importer wystąpił z wnioskiem o wyłączenie felg stalowych do kół zapasowych do samochodów osobowych, ponieważ nie mają one takich samych podstawowych właściwości technicznych i fizycznych jak wszystkie inne produkty wchodzące w zakres produktu. Importer ten twierdził, że felgi stalowe do kół zapasowych do użytkowania na drodze nie mogą być używane jako felgi do normalnych kół, ponieważ prędkość ich użytkowania jest ograniczona do 80 km/h. Strona ta twierdziła ponadto, że całkowita produkcja felg stalowych do kół zapasowych do samochodów osobowych jest w Unii bardzo ograniczona, a nawet zerowa w przypadku rynku wymiany (w przeciwieństwie do segmentu producentów oryginalnego sprzętu, w ramach którego felgi są montowane w pojeździe w trakcie procesu produkcji).
- (18) Komisja oddaliła wniosek tego niepowiązanego importera. Ograniczenie prędkości nie zmienia podstawowych właściwości technicznych i fizycznych felgi, a importer nie przedstawił żadnych innych dowodów, z których wynikałoby, że takie felgi do kół zapasowych do użytkowania na drodze miałyby właściwości techniczne i fizyczne odmienne od wszystkich pozostałych produktów wchodzących w zakres produktu objętego dochodzeniem. Ponadto strona potwierdziła, że istnieje produkcja tego rodzaju felg w Unii, a tym samym ma miejsce konkurencja z przywozonymi felgami stalowymi do kół zapasowych do użytkowania na drodze. Fakt, że felgi te rzekomo nie są produkowane i sprzedawane przez przemysł unijny w jednym z dwóch głównych kanałów dystrybucji, nie ma znaczenia, ponieważ felgi stalowe do użytkowania na drodze na rynku wymiany i te sprzedawane w segmencie producentów oryginalnego sprzętu mają takie same podstawowe właściwości techniczne i fizyczne.
- (19) Po publikacji rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych jedna ze stron zakwestionowała wykorzystanie w skardze zastosowania felg, tj. felgi do użytkowania na drodze, w celu ustalenia, czy dana felga stalowa wchodzi w zakres dochodzenia, czy też nie. Zamiast tego strona ta zaproponowała przyjęcie prędkości i obciążenia jako czynników wyróżniających w celu ustalenia, czy dana felga stalowa jest przeznaczona do użytkowania na drodze i w związku z tym wchodzi w zakres dochodzenia. Zdaniem tej strony jedynie felgi zaprojektowane do jazdy z prędkością powyżej 50 km/h są projektowane jako felgi do użytkowania na drodze. Po ostatecznym ujawnieniu ustaleń strona podtrzymała swój argument.
- (20) Komisja uznała, że wniosek ten nie kwestionuje definicji produktu ani zakresu samego dochodzenia, lecz raczej sugeruje alternatywny sposób opisanie felg stalowych do użytkowania na drodze. Komisja nie uważa jednak, że prędkość jest czynnikiem istotnym dla definicji zakresu produktu, jak wyjaśniono powyżej w motywie 18, i w związku z tym odrzuciła wniosek strony.
- (21) Jeden z producentów eksportujących skarżył się, że rozporządzenie w sprawie ceł tymczasowych nie zawierało definicji technicznych dotyczących wyłączonych produktów ani procedur potwierdzania z unijnymi urzędnikami celnymi oraz służbami Komisji, czy niektóre produkty zostały wyłączone z zakresu zastosowania środków.
- (22) Komisja potwierdziła jednak, że techniczne definicje wyłączonych produktów oraz obowiązujące procedury celne są wystarczające do właściwego stosowania i monitorowania obowiązujących środków antidumpingowych, a także że na tym etapie przyjęcie dodatkowych definicji lub procedur nie wydaje się konieczne w tym przypadku. Argument ten został zatem odrzucony.
- (23) Po opublikowaniu rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych jeden importer niepowiązany twierdził, że felgi stalowe do przyczep lub naczepek rolniczych o średnicy wynoszącej 16 cali i więcej (do 54 cali) powinny zostać wyłączone z zakresu dochodzenia, ponieważ mają odmienne właściwości fizyczne i techniczne niż felgi stalowe do przyczep lub naczepek ciężarowych, a także różnią się pod względem prędkości, ładowności i otworów do montażu. Należy zauważyć, że w celu doprecyzowania w rozporządzeniu w sprawie ceł tymczasowych wspomniano o wyłączeniu z zakresu stosowania felg do przyczep rolniczych i innych ciągniętych urządzeń rolniczych wykorzystywanych w polu, których średnica obręczy nie przekracza 16 cali. Wyłączenie to zawężyło zakres dochodzenia, jednak nie zmieniło faktu, że definicją produktu, jak wyjaśniono w motywie 24, nigdy nie były objęte felgi głównie zaprojektowane i używane poza drogami.

- (24) Należy zauważyć, że w rozporządzeniu w sprawie cel tymczasowych tymczasowo wyłączono z zakresu środków felgi do przyczep do samochodów osobowych, przyczep kempingowych, przyczep rolniczych i innych ciągniętych urządzeń rolniczych wykorzystywanych w polu, o maksymalnej średnicy obręczy 16 cali. Niektóre strony uznały, że w konsekwencji felgi do przyczep rolniczych i innych ciągniętych urządzeń rolniczych wykorzystywanych w polu, o średnicy obręczy przekraczającej 16 cali, byłyby objęte zakresem środków. Komisja wyjaśniła jednak, że w drodze omawianego wyłączenia, nie zamierzała włączyć do zakresu dochodzenia niektórych innych rodzajów felg użytkowanych poza drogami. Felgi przeznaczone do innych zastosowań niż użytkowanie na drogach publicznych zostały wyraźnie wyłączone z definicji produktu zawartej w zawiadomieniu o wszczęciu. Taki był również zamiar skarżącego. W istocie w jawnej wersji skargi określono, że felgi wykorzystywane poza drogami, tj. felgi do urządzeń, które normalnie nie są przeznaczone do użytkowania na drodze, takie jak felgi do pojazdów rolniczych, do urządzeń do robót ziemnych i sprzętu górniczego oraz do maszyn do transportu bliskiego (takich jak wózki paletowe lub dźwigi), są wyłączone z zakresu skargi. Dochodzenie nie ujawniło żadnych powodów, dla których wyłączenie to powinno zostać zakwestionowane, a zatem felgi stalowe do przyczep lub naczep rolniczych nie zostały objęte zakresem dochodzenia, niezależnie od średnicy ich obręczy.
- (25) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń EUWA zaproponowało dodanie „felg stosowanych w pojazdach budowlanych” do wykazu wyłączonych produktów. Komisja uznała to dodanie za zbędne ze względu na to, że felgi te nigdy nie były objęte definicją produktu. W związku z tym wniosek EUWA został odrzucony.
- (26) Po opublikowaniu rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych jeden niepowiązany importer stwierdził, że niektóre felgi do samochodów osobowych przeznaczone do opon zimowych powinny zostać wyłączone z zakresu dochodzenia, a mianowicie felgi specjalnie zaprojektowane do montowania w wielu modelach samochodów. Przedsiębiorstwo to twierdziło, że producenci unijni odmawiają produkowania tego typu felg, a także że tego rodzaju felgi przyczyniają się do oszczędności zasobów oraz posiadają niewielki udział w rynku wymiany. Po ostatecznym ujawnieniu ustaleń strona ta podtrzymała swój argument.
- (27) W toku dochodzenia ustalono, że felgi stalowe przeznaczone do opon zimowych, w tym zaprojektowane do montowania w wielu modelach samochodów, mają te same podstawowe właściwości fizyczne i techniczne, co inne produkty wchodzące w zakres produktu objętego dochodzeniem. Felgi oferowane przez niepowiązanego importera są „uniwersalnymi” felgami do samochodów osobowych wyposażonymi w pierścień umożliwiający dostosowanie średnicy otworu środkowego. Ta ostatnia cecha umożliwia zastosowanie jednej felgi podstawowej dla różnych średnic otworu środkowego za pomocą różnych adapterów otworu środkowego. Uzyskany rezultat jest taki sam jak w przypadku stałego otworu środkowego. Produkt konkuruje z felgami do opon zimowych produkowanymi przez producentów unijnych, które są dystrybuowane zarówno przez kanał dystrybucji producentów oryginalnego sprzętu, jak i na rynku wymiany. Nie było zatem podstaw do wyłączenia tego typu produktu z zakresu dochodzenia. Komisja odrzuciła więc wniosek tego niepowiązanego importera.

2.2. Wniosek

- (28) Po uwzględnieniu wszystkich uwag przedłożonych przez zainteresowane strony w następstwie opublikowania rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, Komisja potwierdziła, że definicja produktu zawarta w motywie 42 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych właściwie odzwierciedla zakres dochodzenia. W związku z tym produkt objęty postępowaniem zdefiniowano jako felgi stalowe do użytkowania na drodze, nawet z akcesoriami, nawet z założonymi oponami, przeznaczone dla:

- ciągników drogowych,
- pojazdów silnikowych do przewozu osób lub do transportu towarów,
- pojazdów silnikowych specjalnego przeznaczenia (np. pojazdów strażackich, polewaczek),
- przyczep lub naczep, bez napędu mechanicznego, do wyżej wymienionych pojazdów,

pochodzące z ChRL obecnie objęte kodami ex 8708 70 10, ex 8708 70 99 i ex 8716 90 90 (kody TARIC 8708 70 10 80, 8708 70 10 85, 8708 70 99 20, 8708 70 99 80, 8716 90 90 95 i 8716 90 90 97) („produkt objęty postępowaniem”).

Wyłączone zostały następujące produkty:

- felgi stalowe do użytkowania na drodze do montażu przemysłowego ciągników kierowanych przez pieszo, objętych obecnie podpozycją 8701 10,
- felgi do quadów drogowych,
- piasty kół w kształcie gwiazdy, odlewane w jednym kawałku, ze stali,

- felgi do pojazdów silnikowych specjalnie zaprojektowane do innych zastosowań niż na drogach publicznych (na przykład do ciągników rolniczych lub leśnych, do wózków widłowych, do ciągników samolotowych, do pojazdów samowładowczych przeznaczonych do użytku poza drogami publicznymi),
- felgi do przyczep do samochodów osobowych i przyczep kempingowych, bez napędu mechanicznego, o średnicy obręczy nie większej niż 16 cali,
- felgi do przyczep lub naczep, specjalnie zaprojektowane do zastosowań innych niż użytkowanie na drogach publicznych (np. felgi do przyczep rolniczych i innych ciągniętych urządzeń rolniczych wykorzystywanych w polu).

3. DUMPING

3.1. Uwagi wstępne

- (29) Jak wyjaśniono w motywach 43–48 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, Komisja postanowiła skorzystać z przepisów art. 18 rozporządzenia podstawowego w odniesieniu do jednego z objętych próbą chińskich producentów eksportujących. Komisja nie była w stanie uzgodnić zbadanych sprawozdań finansowych oraz deklaracji podatkowych tego producenta eksportującego ze zgłoszoną przez niego sprzedażą eksportową. W związku z tym Komisja stwierdziła, że przekazane informacje nie były wiarygodne, co spowodowało konieczność zastosowania art. 18 ust. 1 rozporządzenia podstawowego w celu zakończenia ustalania przez Komisję marginesu dumpingu oraz marginesu szkody dla tego producenta eksportującego.
- (30) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń przedmiotowe przedsiębiorstwo powtórzyło swoje argumenty przeciwko zastosowaniu art. 18 ust. 1 rozporządzenia podstawowego, które zostały już przedstawione w odpowiedzi na pismo skierowane do przedsiębiorstwa w dniu 19 czerwca 2019 r. w sprawie możliwego zastosowania art. 18 rozporządzenia podstawowego oraz podczas przesłuchań na etapie tymczasowym dochodzenia.
- (31) Ponadto przedsiębiorstwo to zwróciło się do Komisji o zastosowanie art. 18 ust. 3 rozporządzenia podstawowego zamiast art. 18 ust. 1 w celu dokonania indywidualnego obliczenia marginesu dumpingu i szkody. Przedsiębiorstwo oparło swój wniosek na twierdzeniu, że przedsiębiorstwo współpracowało w miarę swoich możliwości, w związku z czym, jego zdaniem, przedstawione przez nie informacje nie powinny zostać całkowicie pominięte. Przedsiębiorstwo przedstawiło również alternatywne metody obliczania ceny eksportowej, twierdząc, że umożliwiłyby one ustalenie przez Komisję indywidualnego marginesu dumpingu i szkody dla tego przedsiębiorstwa.
- (32) Dokładniej rzecz ujmując, przedsiębiorstwo zaproponowało:
- a) kilka alternatywnych metod, które umożliwiłyby weryfikację zgłoszonych transakcji wywozu w oparciu o źródła zewnętrzne, takie jak dane z unijnych organów celnych lub rejestry klientów tego przedsiębiorstwa w Unii;
 - b) wykorzystanie jako podstawy obliczeń ceny eksportowej cen na krajowych fakturach VAT wystawianych niepowiązany pośrednikom.
- (33) Ponadto trzech z sześciu niepowiązanych importerów unijnych dokonujących zakupu produktu objętego postępowaniem od przedmiotowego przedsiębiorstwa wsparło jego wniosek, aby wykorzystać ich dane dotyczące przywozu oraz obliczyć na tej podstawie indywidualny margines dumpingu dla tego chińskiego producenta eksportującego.
- (34) W odpowiedzi na te uwagi Komisja podkreśliła, że nie przedstawiono żadnych nowych faktów, które mogłyby zmienić podstawowe ustalenie, na podstawie dowodów zebranych podczas wizyty weryfikacyjnej na miejscu w siedzibie producenta eksportującego, mianowicie, że transakcje sprzedaży do Unii zgłoszone przez tego producenta nie mogły zostać uzgodnione z jego zbadanymi sprawozdaniami finansowymi oraz deklaracjami podatkowymi.
- (35) Komisja uznała również, że przepisy art. 18 ust. 3 rozporządzenia podstawowego nie mogą pomóc producentowi eksportującemu w niniejszej sprawie, ponieważ nie chodziło o to, czy informacje przedstawione przez stronę były idealne pod każdym względem, lecz o podstawową niepewność co do wiarygodności danych i informacji przekazanych Komisji. Komisja nie miała możliwości niezależnego sprawdzania tych danych. W związku z tym Komisja nie posiadała niezbędnych dowodów, które umożliwiłyby jej zakończenie obliczeń dotyczących marginesu dumpingu i marginesu szkody dla tego producenta eksportującego. Ponadto żadne z proponowanych rozwiązań nie pozwoliłoby na uzgodnienie danych liczbowych dotyczących sprzedaży i kosztów z oficjalnymi dokumentami zweryfikowanymi w siedzibie tego przedsiębiorstwa (zbadane sprawozdania finansowe oraz deklaracje podatkowe).

Co więcej żadne z proponowanych rozwiązań nie gwarantowałyby, że Komisja otrzyma pełny wykaz transakcji wywozowych od tego producenta eksportującego w okresie objętym dochodzeniem. W związku z tym Komisja nie może zagwarantować wystarczająco dokładnych ustaleń dotyczących dumpingu lub marginesu szkody w przypadku braku kompletnego i możliwego do zweryfikowania zestawu transakcji wywozowych w okresie objętym dochodzeniem.

- (36) W związku z powyższymi informacjami dostarczone przez przedsiębiorstwo zostały uznane za niewiarygodne i dlatego zostały pominięte zgodnie z art. 18 ust. 1 rozporządzenia podstawowego ⁽³⁾.
- (37) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń przedsiębiorstwo podtrzymało twierdzenie, że jego cena eksportowa niezbędna do ustalenia marginesów dumpingu i szkody mogła zostać ustalona w oparciu o alternatywne metody objaśnione w motywach 31–33. Ponadto przedsiębiorstwo zwróciło uwagę, że Trybunał w sprawie EBMA przeciwko Giant (Chiny) wyjaśnił, że „pojęcie [niezbędnych informacji] odsyła do informacji posiadanych przez zainteresowane strony, o których przekazanie zwracają się instytucje Unii w celu dokonania odpowiednich ustaleń w ramach postępowania antydumpingowego.” ⁽⁴⁾. W tym względzie przedsiębiorstwo twierdziło, że Komisja nigdy nie zażądała określonych dodatkowych danych w celu potwierdzenia kompletności wykazu transakcji wywozowych do Unii.
- (38) Komisja przypomniała, że przedsiębiorstwo zostało już poinformowane w ramach ujawnienia tymczasowych ustaleń, że dane, o których mowa w motywie 37, w szczególności kompletny i możliwy do zweryfikowania zestaw danych dotyczących transakcji wywozowych w okresie objętym dochodzeniem, nie były dostępne Komisji. Przedsiębiorstwo nie było w stanie udowodnić, że dane były kompletne, a w każdym razie, jak wyjaśniono wcześniej, Komisja nie mogła tego zweryfikować. W związku z tym stwierdzenie, że Komisja nigdy nie zażądała dodatkowych informacji, jest nieadekwatne. Biorąc pod uwagę szczególne okoliczności, Komisja nie była w stanie potwierdzić zgodności ze stanem faktycznym zestawu danych dotyczących transakcji wywozowych przedstawionych przez to przedsiębiorstwo.
- (39) Ponadto przedsiębiorstwo podtrzymało twierdzenie, że współpracowało w miarę swoich możliwości podczas całego postępowania, oraz przypomniało, że praktyką Komisji jest wykorzystywanie jak największej ilości informacji własnych przedsiębiorstwa odnoszących się do wcześniejszego dochodzenia ⁽⁵⁾.
- (40) Komisja przypomniała, że szczególne okoliczności każdego dochodzenia należy rozpatrywać indywidualnie. W niniejszym przypadku głównym problemem, z którym borykała się Komisja, była zasadnicza niewiarygodność dokumentacji przedsiębiorstwa, która jest problemem źródłowym i nie może zostać rozwiązana poprzez zastosowanie korekt do informacji przedłożonych przez przedsiębiorstwo. Wobec braku możliwości zweryfikowania dokumentacji przedsiębiorstwa Komisja nie mogła stwierdzić z wystarczającą pewnością, że zestaw danych dotyczących transakcji wywozowych (w tym produktów wywozonych, ilości i wartości) był dokładny i kompletny. W tym względzie Komisja zauważyła również, że zestaw danych dotyczących cen eksportowych uzyskany i potwierdzony za pomocą innych źródeł, takich jak dane pochodzące od importerów lub dane statystyczne dotyczące wywozu, nie zgadzały się ze zbadanym sprawozdaniem finansowym przedsiębiorstwa, co wzmacnia twierdzenie o braku wiarygodności tych danych.
- (41) Ponadto przedsiębiorstwo twierdziło, że Komisja naruszyła prawo, stosując przepisy art. 18 rozporządzenia podstawowego w celu ustalenia wartości normalnej, jako że wyłącznie informacje dotyczące ceny eksportowej nie zostały uznane za wiarygodne. W tym względzie przedsiębiorstwo ponownie stwierdziło, że sprawozdanie zespołu orzekającego w sporze DS 337 „WE – Łosoś (Norwegia)” ⁽⁶⁾ odnosi się do załącznika II do Porozumienia antydumpingowego WTO, zgodnie z którym „Wszelkie informacje możliwe do zweryfikowania, które są właściwie złożone w sposób możliwy do wykorzystania przy dochodzeniu bez zbędnych trudności i które są dostarczone we właściwym czasie i, w miarę możliwości, dostarczone na nośniku lub w języku komputerowym wymaganym przez władze, powinny być wzięte pod uwagę przy wydawaniu orzeczenia”.

⁽³⁾ Sprawa T-413/13 City Cycle Industries, ECLI:EU:T:2015:164, pkt 120–121.

⁽⁴⁾ Sprawa C-61/16 P, EBMA przeciwko Giant (Chiny), pkt 57, EU:C:2017:968.

⁽⁵⁾ Rozporządzenie Rady (WE) nr 950/2001 (Dz.U. L 134 z 17.5.2001) (motywy 43–44).

⁽⁶⁾ sprawozdanie zespołu orzekającego w sporze „WE – Łosoś (Norwegia)”, motywy 7.354–355.

- (42) Komisja uznała, że niezależnie od postanowień załącznika II do Porozumienia antydumpingowego WTO ustalenie wartości normalnej było bezskuteczne w omawianym przypadku. Przedsiębiorstwo przedstawiło informacje na potrzeby określenia jego indywidualnego marginesu dumpingu. Komisja uznała, że informacje niezbędne do określenia ceny eksportowej, która stanowi podstawowy element przy ustalaniu marginesu dumpingu, nie były wiarygodne, ponieważ nie mogły zostać zweryfikowane. Skala niedociągnięć spowodowała, że nie można było wykorzystać żadnej z informacji przedstawionych do celów ustalenia ceny eksportowej. W takim przypadku jakiegokolwiek ustalenia wartości normalnej byłyby zbędne, ponieważ w przypadku braku ceny eksportowej nie można było ustalić marginesu dumpingu.
- (43) Przedsiębiorstwo twierdziło ponadto, że Komisja naruszyła jego prawo do obrony, nie ujawniając sposobu ustalenia wartości normalnej. W związku z tym przedsiębiorstwo wystąpiło z wnioskiem o przesłuchanie z udziałem rzecznika praw stron i przesłuchanie takie miało miejsce w dniu 16 stycznia 2020 r.
- (44) Jak wyjaśniono w motywie 42, wartość normalna dla tego przedsiębiorstwa nie była ustalana w niniejszym przypadku. W związku z tym Komisja uznała, że nieprawdziwe jest twierdzenie, iż nie ujawniła informacji znajdujących się w jej posiadaniu. Ponadto, w odpowiedzi na wcześniejszy wniosek przedsiębiorstwa o ujawnienie ustalonej wartości normalnej, Komisja poinformowała przedsiębiorstwo o wszystkich elementach, które wykorzystalaby, gdyby ustalona została wartość normalna.
- (45) Podczas przesłuchania, które odbyło się w dniu 16 stycznia 2020 r., rzecznik praw stron uznał, że Komisja nie naruszyła prawa przedsiębiorstwa do obrony poprzez nieujawnienie obliczenia wartości normalnej.
- (46) W związku z tym Komisja potwierdziła wnioski zawarte w motywach 43–48 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych i utrzymała decyzję o zastosowaniu do tego przedsiębiorstwa przepisów art. 18 ust. 1 akapit pierwszy. Ponieważ sprzedaż eksportowa przedsiębiorstwa nie mogła zostać zweryfikowana, Komisja nie mogła ustalić dokładnych rodzajów produktu wywożonych do Unii w okresie objętym dochodzeniem. W związku z tym, biorąc pod uwagę brak tych informacji, Komisja uznała za stosowne, by margines przypisany przedsiębiorstwu był równy marginesowi rezydualnemu. Komisja zauważa ponadto, że przedsiębiorstwo może wystąpić o zwrot cel pobranych zgodnie z art. 11 ust. 8 rozporządzenia podstawowego, jeżeli w przyszłości będzie w stanie wykazać, że jego dane dotyczące wywozu są weryfikowalne.

3.2. Wartość normalna

- (47) Wobec braku jakichkolwiek uwag dotyczących stosowania art. 2 ust. 6a lit. b) rozporządzenia podstawowego, wyboru reprezentatywnego kraju, czynników produkcji i wskaźników referencyjnych stosowanych do obliczania niezniekształconych kosztów oraz obliczania wartości normalnej Komisja potwierdziła motywy 49–178 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych.

3.3. Cena eksportowa

- (48) Wobec braku uwag dotyczących ustalenia ceny eksportowej potwierdzono informacje przedstawione w motywie 179 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych.

3.4. Porównanie i marginesy dumpingu

- (49) Po opublikowaniu rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych jeden niepowiązany importer unijny zakwestionował istnienie dumpingu w odniesieniu do całego produktu objętego postępowaniem lub wyłącznie w odniesieniu do felg stalowych do samochodów osobowych.
- (50) Uwagi te były jednak jedynie oświadczeniami bez jakiegokolwiek dodatkowego uzasadnienia i nie kwestionowały tymczasowych ustaleń Komisji w sprawie wartości normalnej, ceny eksportowej i ich porównania. Jedyny producent eksportujący, który pozostał w próbie i otrzymał pełne obliczenie marginesu dumpingu, nie zakwestionował tych ustaleń i obliczeń. Przedsiębiorstwo to również dokonywało wywozu do Unii felg stalowych do samochodów osobowych. Stwierdzono znaczne marginesy dumpingu zarówno w przypadku felg stalowych do samochodów osobowych, jak i w przypadku felg stalowych do pojazdów użytkowych.
- (51) Wobec braku jakichkolwiek uwag dotyczących metodyki obliczania rezydualnego marginesu dumpingu, Komisja potwierdziła wnioski zawarte w motywach 184–185 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych.

- (52) Ponadto wobec braku uwag dotyczących porównania i marginesów dumpingu Komisja potwierdziła wnioski przedstawione w motywach 180–183 oraz 186–187 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych.

4. SZKODA

4.1. Definicja przemysłu unijnego i produkcji unijnej

- (53) Wobec braku uwag dotyczących tej sekcji po opublikowaniu rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych Komisja potwierdziła swoje wnioski zawarte w motywach 188–189 tego rozporządzenia.

4.2. Rynek unijny i konsumpcja w Unii

- (54) Jeden niepowiązany importer twierdził, że Komisja sformułowała nieprawidłowe wnioski w motywie 190 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, ponieważ jego zdaniem nie należy rozpatrywać w ramach jednego dochodzenia felg do samochodów osobowych oraz felg do pojazdów użytkowych. Zdaniem tej zainteresowanej strony skala dumpingu jest znaczna w przypadku felg do pojazdów użytkowych, natomiast jest nieznaczna w przypadku felg do samochodów osobowych. Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń ten sam importer stwierdził, że felgi do samochodów osobowych i felgi do pojazdów użytkowych nie powinny być rozpatrywane łącznie w ramach jednego dochodzenia, ponieważ felgi do samochodów osobowych stanowią mniej niż 1 % całkowitej konsumpcji w Unii wyrażonej w kilogramach.
- (55) Komisja uznała jednak, że felgi do samochodów osobowych i felgi do pojazdów użytkowych mają te same podstawowe właściwości fizyczne i techniczne i stanowią jedynie dwa różne rodzaje produktu objętego postępowaniem. W związku z tym niniejsze dochodzenie dotyczyło tylko jednego produktu. Potencjalne różnice w wielkości dumpingu między różnymi rodzajami produktu objętego postępowaniem nie były istotne dla oceny zakresu dochodzenia, tj. definicji produktu objętego postępowaniem. Niezależnie od tego Komisja stwierdziła istnienie znacznego dumpingu w odniesieniu do wszystkich badanych rodzajów produktu. W związku z tym nawet przy założeniu, że element ten należy uznać za istotny fakt (co jednak nie ma tutaj miejsca), powyższe twierdzenie jest niezgodne ze stanem faktycznym. Należy przypomnieć, że ustalenia poczynione w motywach 190–192 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych wykazały, że działalność producentów z Chin i producentów unijnych jest podobna w przypadku felg do samochodów osobowych i felg do pojazdów użytkowych, przy czym oba rodzaje produktu reprezentują znaczną część wywozu z państwa, którego dotyczy postępowanie, do Unii, a także sprzedaży przemysłu unijnego. W Unii felgi do samochodów osobowych stanowią 65 % sprzedaży wyrażonej w sztukach. Przywóz po cenach dumpingowych, niezależnie od rodzaju produktu lub kanału dystrybucji, może mieć negatywny wpływ na przemysł unijny. W związku z tym wniosek został odrzucony.
- (56) Wobec braku innych uwag w odniesieniu do rynku unijnego i konsumpcji w Unii Komisja potwierdziła swoje wnioski przedstawione w motywach 190–195 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych.

4.3. Przywóz z państwa, którego dotyczy postępowanie

- (57) Wobec braku uwag w odniesieniu do niniejszej sekcji Komisja potwierdziła swoje wnioski przedstawione w motywach 196–204 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych.

4.4. Sytuacja gospodarcza przemysłu unijnego

4.4.1. Uwagi ogólne

- (58) Wobec braku uwag Komisja potwierdziła swoje wnioski zawarte w motywach 205–209 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych.

4.4.2. Wskaźniki makroekonomiczne

- (59) Wobec braku uwag dotyczących wskaźników makroekonomicznych Komisja potwierdziła swoje wnioski zawarte w motywach 210–218 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych.

4.4.3. Wskaźniki mikroekonomiczne

- (60) Wobec braku uwag dotyczących wskaźników mikroekonomicznych Komisja potwierdziła swoje wnioski zawarte w motywach 219–230 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych.

4.4.4. Wnioski dotyczące szkody

- (61) Wobec braku innych uwag w odniesieniu do wniosków dotyczących szkody Komisja potwierdziła swoje wnioski zawarte w motywach 231–234 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych.

5. ZWIĄZEK PRZYCZYNOWY

5.1. Wpływ przywozu towarów po cenach dumpingowych

- (62) Na etapie tymczasowym Komisja stwierdziła, że wielkość sprzedaży i udział w rynku przemysłu unijnego spadły w związku z przywozem po cenach dumpingowych z państwa, którego dotyczy postępowanie, oraz że przywóz ten podciął ceny sprzedaży producentów unijnych. Istnieją również dowody na to, że ceny dumpingowe spowodowały tłumienie cen w okresie objętym dochodzeniem. Te ostatnie ustalenia znajdują odzwierciedlenie w tabeli 8 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, która pokazuje, że już w 2017 r. ceny sprzedaży przemysłu unijnego w Unii wzrosły w mniejszym stopniu niż koszty produkcji, podczas gdy w okresie objętym dochodzeniem producenci unijni byli zmuszeni do sprzedaży poniżej ich kosztów produkcji. Ustalenia te zostały potwierdzone na etapie ostatecznym.
- (63) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń oraz podczas przesłuchania z udziałem rzecznika stron jedna chińska grupa twierdziła, że spadek udziału w rynku przemysłu unijnego nie może być całkowicie przypisany przywózowi z Chin, ponieważ wzrost chińskiego udziału w rynku w okresie badanym był niższy niż spadek udziału producentów unijnych w rynku w tym okresie (*). Ta sama grupa stwierdziła, że Komisja nie wyjaśniła, w jaki sposób, nawet jeśli chińskie ceny importowe spadły o 7 % w okresie badanym, niski udział przywozu z Chin w rynku wpłynął negatywnie na rynek unijny, który był zdominowany przez producentów unijnych.
- (64) Komisja zauważa, że nie jest ona zobowiązana do przypisania przedmiotowemu przywózowi całości poniesionej szkody, w ramach analizy zbadano raczej, czy przywóz objęty postępowaniem jest przyczyną stwierdzonej szkody, co w tym przypadku nie zostało zakwestionowane przez żadną z zainteresowanych stron. Jak wyjaśniono w motywach 239–252 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, presja cenowa wywierana przez przywóz towarów po cenach dumpingowych z ChRL osłabiła wielkość sprzedaży przemysłu Unii i ceny sprzedaży w całym okresie badanym, ale była szczególnie szkodliwa w 2017 r. i w okresie objętym dochodzeniem, kiedy miał miejsce wzrost kosztów. Taka presja spowodowała poważne straty w produkcji, sprzedaży i rentowności w okresie objętym dochodzeniem. Żaden z pozostałych zbadanych czynników, ani indywidualnie ani zbiorowo, nie łagodzi związku przyczynowego między przywozem towarów po cenach dumpingowych a szkodą poniesioną przez przemysł unijny.
- (65) Wobec braku innych uwag dotyczących ustalenia, że przyczyną stwierdzonej szkody był przywóz objęty postępowaniem, Komisja potwierdziła swoje wnioski zawarte w motywach 236–238 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych.

5.2. Wpływ pozostałych czynników

- (66) Po opublikowaniu rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych jeden niepowiązany importer zakwestionował powód, dla którego dochodzenie nie zostało wszczęte przeciwko Turcji. Według tego przedsiębiorstwa w okresie objętym dochodzeniem odnotowano większy przywóz felg stalowych do użytkowania na drodze z Turcji niż z ChRL przy podobnych cenach importowych, jak wykazano w tabelach 4 i 12 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych.
- (67) Komisja pragnie zauważyć przede wszystkim, że dochodzenie wszczęto przeciwko państwu, w odniesieniu do którego w momencie wszczęcia postępowania przedstawiono wystarczające dowody na występowanie dumpingu wyrządzającego szkodę. Skarga zawierała de facto dowody na to, że ceny przywozu z Turcji były na wystarczająco wysokim poziomie, by nie powodować szkody dla przemysłu unijnego. Po drugie, Komisja przeanalizowała, jak wyjaśniono w motywie 241 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, zmiany wielkości i cen przywozu z Chin i Turcji w okresie badanym. Na podstawie dowodów zawartych w aktach sprawy Komisja stwierdziła, że ceny produktu pochodzącego z Turcji są średnio o około 25 % wyższe niż ceny chińskie.

(*) Z tabeli 3 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych wynika, że udział przywozu z Chin w rynku unijnym wzrósł z 2,6 % w 2015 r. do 5,3 % w okresie objętym dochodzeniem. Z tabeli 6 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych wynika, że udział producentów unijnych w rynku unijnym zmniejszył się z 84,9 % w 2015 r. do 79,8 % w okresie objętym dochodzeniem.

- (68) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń jedna chińska grupa odnotowała, że wielkość przywozu z Turcji była wyższa niż wielkość przywozu z Chin. Grupa ta dodała, że w przeciwieństwie do cen importowych z Chin, tureckie ceny importowe spadły między 2017 r. a okresem objętym dochodzeniem, a także stwierdziła, że Komisja nie dokonała analizy wpływu tej tendencji na szkodę poniesioną przez producentów unijnych. Strona ponownie podniosła te kwestie podczas przesłuchania z udziałem rzecznika praw stron, w trakcie którego twierdziła również, że w okresie objętym dochodzeniem udział przywozu z Turcji w rynku (9,6 %) był znaczny w porównaniu z przywozem z Chin (5,3 %), a także odnotowała udział w rynku przywozu z innych państw (5,2 %).
- (69) Komisja powtórzyła, że dane Eurostatu nie pozwoliły na uzyskanie dokładnego obrazu poziomu cen przywozu, ale zauważyła również, że tabele 4 i 12 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych wykazały, że w każdym roku okresu badanego i w okresie objętym dochodzeniem średnie chińskie ceny importowe na kilogram były niższe od tureckich cen importowych oraz znacznie niższe od cen przywozu z innych państw. Różnica w zmianach chińskich i tureckich cen importowych jest nieznaczna i została uznana za nieistotną, biorąc również pod uwagę braki w danych Eurostatu, na które zwrócono uwagę w motywie 200 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, oraz niekwestionowane ustalenia podsumowane w motywie 241 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, jak wspomniano w motywie 67 powyżej. W związku z tym Komisja uważa, że tureckie ceny importowe nie podważają ustalenia, zgodne z którym chiński przywóz felg stalowych wyrządził szkodę producentom unijnym.
- (70) Wobec braku jakichkolwiek innych uwag dotyczących ustalenia, że przyczyną stwierdzonej szkody był przywóz objęty postępowaniem, Komisja potwierdziła swoje wnioski zawarte w motywach 239–250 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych.

5.3. Wnioski w sprawie związku przyczynowego

- (71) Na podstawie powyższego Komisja stwierdziła, że żaden z pozostałych czynników zbadanych nie mógł mieć istotnego wpływu na szkodliwą sytuację dla przemysłu unijnego. Ponadto żaden z przeanalizowanych indywidualnie albo łącznie czynników nie osłabił związku przyczynowego między przywozem towarów po cenach dumpingowych a szkodą poniesioną przez przemysł unijny w taki sposób, aby taki związek nie był rzeczywisty i istotny, co potwierdza wniosek przedstawiony w motywie 252 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych.

6. INTERES UNII

6.1. Interes przemysłu unijnego

- (72) Wobec braku jakichkolwiek uwag dotyczących interesu przemysłu unijnego potwierdzono wnioski zawarte w motywach 254–255 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych.

6.2. Interes importerów niepowiązanych i użytkowników

- (73) Po opublikowaniu rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych jeden z importerów stwierdził, że środki będą miały druzgocące skutki dla jego działalności. Inny importer stwierdził, że dochodzenie będzie miało nieuzasadniony negatywny wpływ na jego działalność importową, a także na konsumentów i środowisko, jednak nie wyjaśnił dokładniej, ani nie określił ilościowo takich skutków. Żadna ze stron nie przedstawiła dowodów na poparcie swojego twierdzenia. Komisja uznała, że ze względu na brak jakichkolwiek dowodów nie mogła stwierdzić, że domniemane negatywne skutki będą wyższe niż zapotrzebowanie na środki przywracające równe warunki działania na unijnym rynku felg stalowych. Dochodzenie wykazało bowiem, że istnieje wystarczająca podaż produktu objętego postępowaniem z innych źródeł, która umożliwi utrzymanie wystarczającej podaży po uczciwych cenach rynkowych.
- (74) Po opublikowaniu rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych żadna ze stron reprezentujących interesy użytkowników nie zgłosiła się ani nie przedstawiła uwag.
- (75) Wobec braku uwag dotyczących interesu niepowiązanych importerów i użytkowników potwierdzono wnioski zawarte w motywach 256–259 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych.

6.3. Wnioski dotyczące interesu Unii

- (76) Na podstawie powyższego i wobec braku innych uwag wnioski zawarte w motywie 260 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych zostały potwierdzone.

7. OSTATECZNE ŚRODKI ANTYDUMPINGOWE

7.1. Poziom usuwający szkodę

- (77) Zgodnie z art. 9 ust. 4 akapit trzeci rozporządzenia podstawowego Komisja oceniła rozwój wielkości przywozu w okresie wcześniejszego informowania, opisany w motywie 4 powyżej, w celu odzwierciedlenia dodatkowej szkody, jaka miałyby miejsce w przypadku dalszego znacznego wzrostu przywozu objętego dochodzeniem w tym okresie. Zgodnie z danymi Eurostatu, bazą danych na podstawie art. 14 ust. 6 oraz bazą danych Surveillance 2 porównanie wielkości przywozu produktu objętego postępowaniem w okresie objętym dochodzeniem i w okresie wcześniejszego informowania wykazało, że nie wystąpił dalszy znaczny wzrost przywozu. W związku z tym nie zostały spełnione wymogi dotyczące zwiększenia marginesu szkody na podstawie art. 9 ust. 4 rozporządzenia podstawowego i nie dokonano korekty marginesu szkody.
- (78) Na tej podstawie i wobec braku uwag dotyczących poziomu usuwającego szkodę potwierdzono wnioski zawarte w motywach 262–269 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych.

7.2. Środki ostateczne

- (79) Biorąc pod uwagę wnioski dotyczące dumpingu, szkody, związku przyczynowego i interesu Unii, należy wprowadzić ostateczne środki antydumpingowe, aby zapobiec dalszemu wyrządzaniu szkody przemysłowi Unii przez przywóz produktu objętego postępowaniem po cenach dumpingowych.
- (80) Należy nałożyć ostateczne środki antydumpingowe na przywóz felg stalowych do użytkowania na drodze pochodzących z ChRL zgodnie z zasadą niższego cła określoną w art. 7 ust. 2 i art. 9 ust. 4 akapit drugi rozporządzenia podstawowego.
- (81) W związku z powyższym stawki ostatecznego cła antydumpingowego, wyrażone w cenach CIF na granicy Unii przed ocleniem, powinny być następujące:

Przedsiębiorstwo	Margines dumpingu (%)	Margines szkody (%)	Ostateczne cło antydumpingowe (%)
Xingmin Intelligent Transportation Systems Co., Ltd	69,4	50,3	50,3
Tangshan Xingmin Wheels Co., Ltd.	69,4	50,3	50,3
Xianning Xingmin Wheels Co., Ltd.	69,4	50,3	50,3
Pozostałe przedsiębiorstwa współpracujące	69,4	50,3	50,3
Wszystkie pozostałe przedsiębiorstwa	80,1	66,4	66,4

- (82) Indywidualne stawki cła antydumpingowego dla poszczególnych przedsiębiorstw określone w niniejszym rozporządzeniu zostały ustanowione na podstawie ustaleń niniejszego dochodzenia. Odzwierciedlają one zatem sytuację ustaloną w toku dochodzenia, dotyczącą tych przedsiębiorstw. Te stawki celne mają zastosowanie wyłącznie do przywozu produktu objętego postępowaniem pochodzącego z ChRL, oraz produkowanego przez wymienione podmioty prawne. Przywożone produkty objęte postępowaniem, wytworzone przez dowolne inne przedsiębiorstwo, które nie zostało konkretnie wymienione w części normatywnej niniejszego rozporządzenia, w tym podmioty powiązane z przedsiębiorstwami konkretnie wymienionymi, podlegają stawce cła stosowanej względem „wszystkich pozostałych przedsiębiorstw”. Nie powinny one być objęte żadną z indywidualnych stawek cła antydumpingowego.
- (83) Przedsiębiorstwo może zwrócić się o zastosowanie indywidualnych stawek cła antydumpingowego w przypadku zmiany jego nazwy. Wniosek w tej sprawie należy kierować do Komisji⁽¹⁰⁾. Wniosek musi zawierać wszystkie istotne informacje, które pozwolą wykazać, że zmiana nie wpływa na prawo przedsiębiorstwa do korzystania ze stawki celnej, która ma wobec niego zastosowanie. Jeśli zmiana nazwy przedsiębiorstwa nie wpływa na jego prawo do korzystania ze stawki celnej mającej wobec niego zastosowanie, w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* zostanie opublikowane zawiadomienie w sprawie zmiany nazwy.

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

- (84) W celu zminimalizowania ryzyka obchodzenia cła w związku z dużą różnicą w stawkach celnych potrzebne są szczególne środki gwarantujące odpowiednie stosowanie ceł antydumpingowych. Przedsiębiorstwa, na które nałożono indywidualne cła antydumpingowe, muszą przedstawić ważną fakturę handlową organom celnym państwa członkowskiego. Faktura musi spełniać wymogi określone w art. 1 ust. 3 niniejszego rozporządzenia. Przywóz, któremu nie towarzyszy taka faktura, powinien zostać objęty cłem antydumpingowym obowiązującym wobec „wszystkich pozostałych przedsiębiorstw”.
- (85) Mimo że przedstawienie tej faktury jest konieczne, aby organy celne państw członkowskich zastosowały indywidualne stawki cła antydumpingowego wobec przywozu, nie jest ono jedynym elementem brany pod uwagę przez organy celne. Organy celne państw członkowskich powinny bowiem przeprowadzić zwykłą kontrolę, nawet jeśli otrzymają fakturę spełniającą wszystkie wymogi określone w art. 1 ust. 3 niniejszego rozporządzenia, i podobnie jak we wszystkich innych przypadkach – mogą one żądać dodatkowych dokumentów (dokumentów przewozowych itp.) do celu weryfikacji dokładności danych zawartych w oświadczeniu oraz zapewnienia zasadności późniejszego zastosowania stawki należności celnej zgodnie z prawem celnym.
- (86) Jeżeli wywóz dokonywany przez jedno z przedsiębiorstw korzystających z niższej indywidualnej stawki celnej wzrośnie w znacznym stopniu, w szczególności po wprowadzeniu przedmiotowych środków, tego rodzaju wzrost wielkości wywozu może zostać uznany za stanowiący sam w sobie zmianę struktury handlu ze względu na wprowadzenie środków w rozumieniu art. 13 ust. 1 rozporządzenia podstawowego. W takich okolicznościach można wszcząć dochodzenie w sprawie obejścia środków, o ile spełnione zostaną odpowiednie warunki. Podczas tego dochodzenia można między innymi zbadać potrzebę zniesienia indywidualnych stawek celnych, a następnie nałożyć cło ogólnokrajowe.
- (87) W celu zapewnienia należytego egzekwowania ceł antydumpingowych cło antydumpingowe dotyczące wszystkich pozostałych przedsiębiorstw należy stosować nie tylko w odniesieniu do niewspółpracujących producentów eksportujących w ramach bieżącego dochodzenia, ale także do producentów, którzy nie prowadzili wywozu do Unii w trakcie okresu objętego dochodzeniem.
- (88) Statystyki dotyczące felg stalowych często opierają się na liczbie sztuk. Taka dodatkowa jednostka dla felg stalowych nie została jednak określona w Nomenklaturze scalonej zawartej w załączniku I do rozporządzenia Rady (EWG) nr 2658/87⁽¹¹⁾. W związku z tym należy dopilnować, by w zgłoszeniu o dopuszczenie do swobodnego obrotu podawano nie tylko wagę wyrażoną w kilogramach lub tonach, ale także liczbę sztuk w przypadku przywozu produktu objętego postępowaniem. Należy wskazać liczbę sztuk w odniesieniu do kodów TARIC 8708 70 10 80, 8708 70 10 85, 8708 70 99 20, 8708 70 99 80, 8716 90 90 95 i 8716 90 90 97.

7.3. Ostateczne pobranie cła tymczasowego

- (89) W świetle ustalonej wysokości marginesów dumpingu oraz zważywszy na poziom szkody, jaką poniósł przemysł Unii, należy dokonać ostatecznego poboru kwot zabezpieczonych w formie tymczasowego cła antydumpingowego nałożonego rozporządzeniem w sprawie ceł tymczasowych.

8. OFERTA DOTYCZĄCA ZOBOWIĄZANIA CENOWEGO

- (90) W swoim oświadczeniu po ujawnieniu tymczasowych ustaleń jeden z objętych próbą chińskich producentów eksportujących zasygnalizował gotowość zaoferowania zobowiązania cenowego. Wstępna oferta tego przedsiębiorstwa nie zawierała jednak najważniejszego elementu zobowiązania – poziomu minimalnej ceny importowej. W związku z tym Komisja nie mogła pozytywnie rozpatrzyć tego wniosku.

9. PRZEPISY KOŃCOWE

- (91) Zgodnie z art. 109 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE, Euratom) 2018/1046⁽¹²⁾, gdy kwotę należy zwrócić w następstwie wyroku Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej, do wypłaty należnych odsetek stosuje się stopę oprocentowania stosowaną przez Europejski Bank Centralny w odniesieniu do jego podstawowych operacji refinansujących, opublikowaną w serii C *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej*, obowiązującą pierwszego kalendarzowego dnia każdego miesiąca.
- (92) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu ustanowionego w art. 15 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2016/1036,

⁽¹¹⁾ Rozporządzenie Rady (EWG) nr 2658/87 z dnia 23 lipca 1987 r. w sprawie nomenklatury taryfowej i statystycznej oraz w sprawie Wspólnej Taryfy Celnej (Dz.U. L 256 z 7.9.1987, s. 1).

⁽¹²⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE, Euratom) 2018/1046 z dnia 18 lipca 2018 r. w sprawie zasad finansowych mających zastosowanie do budżetu ogólnego Unii, zmieniające rozporządzenia (UE) nr 1296/2013, (UE) nr 1301/2013, (UE) nr 1303/2013, (UE) nr 1304/2013, (UE) nr 1309/2013, (UE) nr 1316/2013, (UE) nr 223/2014 i (UE) nr 283/2014 oraz decyzję nr 541/2014/UE, a także uchylające rozporządzenie (UE, Euratom) nr 966/2012 (Dz.U. L 193 z 30.7.2018, s. 1).

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

1. Nakłada się ostateczne cło antydumpingowe na przywóz felg stalowych do użytkowania na drodze, nawet z akcesoriami i nawet z założonymi oponami, przeznaczonych dla:

- ciągników drogowych,
- pojazdów silnikowych do przewozu osób lub do transportu towarów,
- pojazdów silnikowych specjalnego przeznaczenia (np. pojazdów strażackich, polewaczek),
- przyczep lub naczep, bez napędu mechanicznego, do wyżej wymienionych pojazdów,

pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej obecnie objęte kodami ex 8708 70 10, ex 8708 70 99 i ex 8716 90 90 (kody TARIC 8708 70 10 80, 8708 70 10 85, 8708 70 99 20, 8708 70 99 80, 8716 90 90 95 i 8716 90 90 97) („produkt objęty postępowaniem”).

Wyłączone są następujące produkty:

- felgi stalowe do użytkowania na drodze do montażu przemysłowego ciągników kierowanych przez pieszego, objętych obecnie podpozycją 8701 10,
- felgi do quadów drogowych,
- piasty kół w kształcie gwiazdy, odlewane w jednym kawałku, ze stali,
- felgi do pojazdów silnikowych specjalnie zaprojektowane do innych zastosowań niż na drogach publicznych (na przykład do ciągników rolniczych lub leśnych, do wózków widłowych, do ciągników samolotowych, do pojazdów samowładowych przeznaczonych do użytku poza drogami publicznymi),
- felgi do przyczep do samochodów osobowych i przyczep kempingowych, bez napędu mechanicznego, o średnicy obręczy nie większej niż 16 cali,
- felgi do przyczep lub naczep, specjalnie zaprojektowane do zastosowań innych niż użytkowanie na drogach publicznych (np. felgi do przyczep rolniczych i innych ciągniętych urządzeń rolniczych wykorzystywanych w polu).

2. Stawki ostatecznego cła antydumpingowego mające zastosowanie do ceny netto na granicy Unii, przed ocleniem, dla produktu opisanego w ust. 1 i wytwarzanego przez wymienione przedsiębiorstwa, są następujące:

Przedsiębiorstwo	Ostateczne cło antydumpingowe (%)	Dodatkowy kod TARIC
Xingmin Intelligent Transportation Systems Co., Ltd	50,3	C508
Tangshan Xingmin Wheels Co., Ltd.	50,3	C509
Xianning Xingmin Wheels Co., Ltd.	50,3	C510
Pozostałe przedsiębiorstwa współpracujące wymienione w załączniku	50,3	Zob. załącznik
Wszystkie pozostałe przedsiębiorstwa	66,4	C999

3. Stosowanie indywidualnych stawek celnych ustalonych dla przedsiębiorstw wymienionych w ust. 2 uwarunkowane jest przedstawieniem organom celnym państw członkowskich ważnej faktury handlowej, która musi zawierać oświadczenie następującej treści, opatrzone datą i podpisem pracownika podmiotu wystawiającego fakturę, ze wskazaniem imienia i nazwiska oraz stanowiska: „Ja, niżej podpisany, poświadczam, że (ilość) (produkt objęty postępowaniem) sprzedana na wywóz do Unii Europejskiej objęta niniejszą fakturą została wytworzona przez (nazwa i adres przedsiębiorstwa) (dodatkowy kod TARIC) w (państwo, którego dotyczy postępowanie). Oświadczam, że informacje zawarte w niniejszej fakturze są pełne i zgodne z prawdą”. W przypadku nieprzedstawienia takiej faktury obowiązuje cło mające zastosowanie do wszystkich pozostałych przedsiębiorstw.

4. O ile nie określono inaczej, zastosowanie mają obowiązujące przepisy dotyczące należności celnych.

Artykuł 2

Kwoty zabezpieczone w postaci tymczasowego cła antydumpingowego na podstawie rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/1693 zostają ostatecznie pobrane.

Artykuł 3

W przypadku gdy dowolny producent z Chińskiej Republiki Ludowej dostarczy Komisji wystarczające dowody, że:

- (i) nie dokonywał wywozu towarów opisanych w art. 1 ust. 1 pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej w okresie objętym dochodzeniem (1 stycznia 2018 r. – 31 grudnia 2018 r.);
- (ii) nie jest powiązany z żadnym eksporterem ani producentem podlegającym środkom wprowadzonym na mocy niniejszego rozporządzenia; oraz
- (iii) faktycznie dokonał wywozu towarów objętych postępowaniem albo stał się stroną nieodwołalnego zobowiązania umownego do wywozu znaczącej ilości do Unii po okresie objętym dochodzeniem,

Komisja może zmienić załącznik w celu przyznania temu producentowi cła stosowanego wobec współpracujących producentów nieuwzględnionych w próbie, tj. 50,3 %.

Artykuł 4

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

Artykuł 5

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 3 marca 2020 r.

W imieniu Komisji
Ursula VON DER LEYEN
Przewodnicząca

Załącznik

Chińscy współpracujący producenci eksportujący nieobjęci próbą

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