2026/1540

2026.7.7.

A BIZOTTSÁG (EU) 2026/1540 VÉGREHAJTÁSI RENDELETE

(2026. július 6.)

a Kínai Népköztársaságból származó, személygépkocsihoz, autóbuszhoz vagy tehergépjárműhöz használt, legfeljebb 121 terhelési indexszel rendelkező, új, gumi légabroncsok (a továbbiakban: gumi légabroncs) behozatalára vonatkozó végleges dömpingellenes vám kivetéséről

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel az Európai Unióban tagsággal nem rendelkező országokból érkező dömpingelt behozatallal szembeni védelemről szóló, 2016. június 8-i (EU) 2016/1036 európai parlamenti és tanácsi rendeletre [1] (a továbbiakban: alaprendelet) és különösen annak 7. cikkére,

a tagállamokkal folytatott konzultációt követően,

mivel:

1. AZ ELJÁRÁS

1.1. Az eljárás megindítása

(1) Az Európai Bizottság (a továbbiakban: Bizottság) 2025. május 21-én az alaprendelet 5. cikke alapján dömpingellenes vizsgálatot indított a Kínai Népköztársaságból (a továbbiakban: érintett ország vagy Kína) származó, személygépkocsihoz, autóbuszhoz vagy tehergépjárműhöz használt, legfeljebb 121 terhelési indexszel rendelkező, új, gumi légabroncsok behozatalára vonatkozóan. Az eljárás megindításáról a Bizottság értesítést (a továbbiakban: az eljárás megindításáról szóló értesítés) tett közzé az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* [2].

(2) A Bizottság azt követően indított vizsgálatot, hogy 2025. április 7-én az abroncsok tisztességtelen behozatala elleni koalíció (Coalition Against Unfair Tyre Imports, a továbbiakban: panaszos) panaszt nyújtott be. A panaszt az alaprendelet 5. cikkének (4) bekezdése értelmében a személygépkocsihoz és könnyű tehergépjárműhöz használt gumi légabroncsokkal foglalkozó uniós gazdasági ágazat nevében nyújtották be. A panaszban foglalt, a dömpinggel és az abból eredő jelentős kárral kapcsolatos bizonyítékok elegendőek voltak a vizsgálat megindításához.

1.2. Nyilvántartásba vétel

(3) A Bizottság az (EU) 2025/1538 bizottsági végrehajtási rendelettel [3] (a továbbiakban: a nyilvántartásba vételt elrendelő rendelet) nyilvántartásbavételi kötelezettséget vezetett be az érintett termék behozatalára vonatkozóan.

1.3. Érdekelt felek

(4) A Bizottság az eljárás megindításáról szóló értesítésben felkérte az érdekelt feleket, hogy a vizsgálatban való részvétel érdekében vegyék fel vele a kapcsolatot. A Bizottság emellett külön tájékoztatta a panaszosokat, a többi ismert uniós gyártót, az ismert exportáló gyártókat és a kínai hatóságokat, az ismert importőröket, beszállítókat és felhasználókat, a kereskedőket, valamint az érintettként ismert szervezeteket a vizsgálat megindításáról, és felkérte őket a részvételre.

(5) Az érdekelt felek lehetőséget kaptak arra, hogy észrevételeket tegyenek a vizsgálat megindításával kapcsolatban, és kérjék a Bizottság és/vagy a kereskedelmi ügyekben eljáró meghallgató tisztviselő előtti meghallgatásukat.

---

[1] HL L 176., 2016.6.30., 21. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1036/oj.

[2] Értesítés a Kínai Népköztársaságból származó, személygépkocsihoz, autóbuszhoz vagy tehergépjárműhöz használt, legfeljebb 121 terhelési indexszel rendelkező, új, gumi légabroncsok behozatalára vonatkozó dömpingellenes eljárás megindításáról (HL C, C/2025/2778, 2025.5.21., ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2025/2778/oj).

[3] A Bizottság (EU) 2025/1538 végrehajtási rendelete (2025. július 25.) a Kínai Népköztársaságból származó, személygépkocsihoz, autóbuszhoz vagy tehergépjárműhöz használt, legfeljebb 121 terhelési indexszel rendelkező, új, gumi légabroncsok behozatalára vonatkozó nyilvántartásbavételi kötelezettség bevezetéséről (HL L, 2025/1538, 2025.7.28., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/1538/oj).

(6) Meghallgatásokra került sor a vizsgált termék független kereskedőjével, a 4M Pro&Invest Sp. z o.o. vállalattal (a továbbiakban: 4M Pro&Invest), valamint a Személygépkocsi- és Könnyűtehergépjármű-importőrök Koalíciójával (Coalition of passenger cars and light lorries Importers), amely a vizsgált termék két független importőrét, a Deldo Autobanden NV-t (a továbbiakban: Deldo) és az Interpneu Handelsgesellschaft mbH-t (a továbbiakban: Interpneu) képviselő szervezet.

1.4. **Névtelenség iránti kérelem**

(7) Több uniós gyártó (panaszosok vagy a panasz támogatói) kérte a teljes vizsgálatra kiterjedő névtelenséget, előadva, hogy fennáll a jelentős káros hatás kockázata, mégpedig megtorló intézkedés formájában. A Bizottság úgy ítélte meg, hogy a felek az alaprendelet 19. cikkének (1) bekezdése értelmében vett megfelelő indokkal szolgáltak, és a szóban forgó vállalatok számára biztosította kilétük bizalmas kezelését.

(8) A többi jelentkező uniós gyártó nem kért névtelenséget. Tekintettel azonban annak kockázatára, hogy a névtelenséget élvező uniós gyártók következtetés útján esetleg azonosíthatók lehettek volna, a névtelenséget ki kellett terjeszteni azokra az uniós gyártókra is, amelyek jelentkeztek ugyan, de nem kértek névtelenséget.

1.5. **Az eljárás megindításával kapcsolatos észrevételek**

(9) A panasszal és az ügy megindításával kapcsolatban számos fél nyújtott észrevételeket.

(10) Két független importőr, a Deldo és az Interpneu előadta, hogy a panasz nyilvános változatában túlságosan sok rész került kitakarásra, és ez a változat nem tette lehetővé a felek számára a panaszosok szerint fennálló kár teljes körű értékelését. E tekintetben azt kérték, hogy a panasz nyilvános változata az indexeken kívül foglaljon magában tartományokat is, valamint tartalmazza a teljes uniós értékesítés és nyereség termékkategória szerinti százalékos arányait. A Kínai Gumiipari Szövetség (China Rubber Industry Association, a továbbiakban: CRIA) előadta, hogy az uniós gazdasági ágazat adatainak, különösen a makromutatóknak (uniós termelés, értékesítés és piaci részesedés) a túlzott mértékű bizalmas kezelése nem tette lehetővé számára a védelemhez való jogának teljes körű gyakorlását.

(11) A CRIA, a Deldo, az Interpneu és a Giti Tyre Fujian Company Ltd. (a továbbiakban: GITI csoport), egy exportáló gyártó vitatta, hogy a panasz kellően bizonyította volna az uniós gazdasági ágazat által elszenvedett kárt. Ezek az érdekelt felek azt állították, hogy a kár nem állt fenn az 1. és a 2. kategória vonatkozásában, melyek esetében a legtöbb mutató – például az uniós értékesítési volumen, a piaci részesedés és a jövedelmezőség – a vizsgálati időszak végén stabil maradt, mi több, javult. Továbbá tekintettel arra, hogy gyakorlatilag nem került sor az 1. és 2. kategóriába tartozó termékek Kínából történő behozatalára, az említett négy érdekelt fél előadta, hogy a kárt – már ha bekövetkezett egyáltalán – nem okozhatta a kínai behozatal.

(12) A CRIA és a GITI csoport továbbá azzal érvelt, hogy a kategóriák nem helyettesíthetők egymással, illetve nem versengenek egymással, ezért a 3. kategóriába tartozó kínai behozatal nem gyakorolt árlenyomást a felsőbb termékkategóriákra.

(13) A panasz betekinthető változatában rendelkezésre álló információkat illetően a Bizottság úgy ítélte meg, hogy az indexált számadatok megmutatták a bizalmas alapon szolgáltatott adatok tendenciáit, és ennek következtében megfelelnek az érdemi összefoglaló kritériumának. A Bizottság továbbá úgy ítélte meg, hogy a panasz elegendő bizonyítékot tartalmazott mind a kárra, mind az ok-okozati összefüggésre vonatkozóan ahhoz, hogy a három kategóriára kiterjedő vizsgálat induljon. E tekintetben a panasz bizonyítékkal szolgált arra nézve, hogy a panaszosok termelési volumene, kapacitása és kapacitáskihasználása, valamint a független vevők részére a panaszosok által történő értékesítés volumene minden egyes kategóriában visszaesett, és a 3. kategóriában következett be a legmeredekebb csökkenés. Jóllehet az értékesítési árak emelkedtek, ez a növekedés elmaradt az előállítási költségek növekedésének mértékétől, ezért a jövedelmezőség mindhárom kategóriában csökkent. A panasz továbbá bizonyítékokkal szolgált arra, hogy a panaszosok gazdasági helyzetének jelentős romlása egybeesett a kínai behozatal volumenének jelentős megnövekedésével, mely behozatal árai alákínáltak a panaszosok árainak mind a teljes termékkörben, mind külön a 3. kategóriában, mely utóbbiban a kínai behozatal nagy része koncentrálódott. A panasz azt is ismertette, hogy a termékkategóriák közötti verseny hogyan alakult ki, és hogy a magasabb termékkategóriákat hogyan érintették az alacsonyabb termékkategóriák behozatala és árai. A fenti bizonyítékokat a Bizottság az eljárás megindításának szakaszában elegendőnek tekintette; majd azokat a vizsgálat igen nagy mértékben megerősítette. A Bizottság ezért elutasította ezeket az állításokat.

(14) Emellett a CRIA, a Deldo, az Interpneu, a Hankook csoport és a GITI csoport további észrevételeket tett a különböző kármutatókkal, az ok-okozati összefüggés hiányával és az uniós érdekkel kapcsolatban. Ezeket sorrendben a 4.6., az 5. és a 7. szakasz részletezi és tárgyalja.

1.6. **Mintavétel**

(15) A Bizottság az eljárás megindításáról szóló értesítésben jelezte, hogy az alaprendelet 17. cikkével összhangban mintavételt végezhet az érdekelt felek körében.

Mintavétel az uniós gyártók körében

(16) A Bizottság az eljárás megindításáról szóló értesítésben jelezte, hogy ideiglenesen kiválasztott egy uniós gyártókból álló mintát. A Bizottság a mintát annak alapján választotta ki, hogy az mennyire volt reprezentatív az uniós termelés volumene tekintetében a 2024. január 1. és december 31. közötti időszakra, minden egyes piaci szegmensre (1., 2. és 3. kategória), valamint a földrajzi helyekre nézve. A minta három uniós gyártóból állt. A mintában szereplő uniós gyártók a hasonló termék becsült teljes uniós termelési volumenének 14,5 %-át adták. A Bizottság felkérte az érdekelt feleket, hogy tegyenek észrevételeket az ideiglenes mintával kapcsolatban.

(17) Nem érkezett észrevétel, és így a Bizottság megerősítette az ideiglenes mintát. A minta reprezentatív volt az uniós gazdasági ágazatra nézve.

Mintavétel a független importőrök körében

(18) Annak érdekében, hogy eldönthesse, szükséges-e a mintavétel, és ha igen, kiválaszthassa a mintát, a Bizottság felkérte a független importőröket az eljárás megindításáról szóló értesítésben meghatározott információk benyújtására.

(19) Négy független importőr – a Deldo, a Delticon, AG (a továbbiakban: Delticon), az Interpneu és a 4M Pro&Invest – nyújtotta be a kért információkat és egyezett bele a mintába való felvételébe. A Bizottság az alaprendelet 17. cikkének (1) bekezdésével összhangban az érintett termék behozatalának legnagyobb volumene alapján két független importőrt vett fel a mintába (a Deldót és a Delticont). Az alaprendelet 17. cikkének (2) bekezdésével összhangban a Bizottság a minta kiválasztásáról egyeztetett valamennyi ismert érintett importőrrel.

(20) Egy exportáló gyártó, a Triangle Tyre Co., Ltd. (a továbbiakban: Triangle Tyre) és a 4M Pro&Invest nyújtott be észrevételeket a javasolt mintával kapcsolatban. Mindkét fél előadta, hogy a mintában szereplő két vállalat nem reprezentatív az importőrök szélesebb körére nézve, mivel mindkettő nagy méretű importőr, és viszonylag alacsonyabb árréssel működnek, annak eredményeként, hogy élvezhetik az erősebb alkupozíció és a méretgazdaságosság előnyeit. Ezenkívül a kereskedelmi márkák mindkettő vállalat esetében az értékesítési portfólió fontos részét képezték. A Triangle azt is hozzátette, hogy a minta nem reprezentatív, mivel az egyik importőr elsősorban online forgalmazóként működik. A 4M Pro&Invest azt is felvetette, hogy mindkét importőr Nyugat-Európában, az euróövezetben található, és ezért nem tükrözi megfelelően a sokszínű uniós piac gazdasági realitását. A 4M Pro&Invest előadta továbbá, hogy fel kellett volna venni a mintába, tekintettel arra, hogy kelet-európai kis- és középvállalkozás, amely „réspiacot kiszolgáló gumi légabroncsok” behozatalát végzi.

(21) Ezekre az állításokra reagálva a Bizottság úgy ítélte meg, hogy csak olyan független importőrök rendelkezésre álló csoportjából tudja a mintát összeállítani, amelyek mindannyian (a 4 M Pro &Invest kivételével) viszonylag hasonló mintavételi válaszokat adtak, azaz Nyugat-Európában működő nagy importőrökből, amelyek széles – többek között kereskedelmi márkákat is magukban foglaló – termékportfólióval rendelkeznek. A Bizottság a legnagyobb behozatali volumennel rendelkező két importőrt vette fel a mintába, mivel a volument illetően ezeket tekintette a leginkább reprezentatívnak. A 4M Pro&Invest mintába való felvételére irányuló kérelmét illetően a Bizottság úgy ítélte meg, hogy – tekintettel arra, hogy a szóban forgó vállalat speciális termékportfólióval rendelkezik, amely szinte kizárólag „réspiacot kiszolgáló gumi légabroncsokból” áll, valamint hogy behozatali volumene összességében nagyon korlátozott (2024-ben a kínai behozatali volumen kevesebb mint 0,01 %-ának felelt meg) – a 4M Pro&Invest felvétele nem javítaná jelentősen a minta reprezentativitását, és semmi esetre sem gyakorolna jelentős hatást a független importőrökre vonatkozó megállapításokra (vagy képezne jelentős súlyt azokra nézve).

(22) Miután a Delticon értesítésben tudatta a Bizottsággal, hogy nem válaszol a kérdőívre, a Bizottság tájékoztatta a feleket arról a döntéséről, hogy a Delticont az érintett termék behozatali volumene tekintetében a soron következő legnagyobb importőrrel, vagyis az Interpneuval helyettesíti. Ezt követően mind a Deldo, mind az Interpneu arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy nem fog válaszolni a kérdőívre.

(23) Amint azt a (21) preambulumbekezdés megemlíti, a 4M Pro&Invest nem minősül reprezentatív importőrnek. A Bizottság ezért nem kérte fel a vállalatot arra, hogy válaszoljon a kérdőívre.

Mintavétel az exportáló gyártók körében

(24) Annak érdekében, hogy eldönthesse, szükséges-e a mintavétel, és ha igen, kiválaszthassa a mintát, a Bizottság felkérte a Kínában működő összes exportáló gyártót az eljárás megindításáról szóló értesítésben meghatározott információk benyújtására. Emellett a Bizottság felkérte a Kínai Népköztársaság Európai Unió mellett működő képviseletét, hogy azonosítsa azokat az esetleges további exportáló gyártókat, amelyek érdeklődést tanúsíthatnak a vizsgálatban való részvétel iránt, illetőleg vegye fel velük a kapcsolatot.

(25) Az érintett országban működő exportáló gyártók/gyártói csoportok közül összesen 51 nyújtotta be a kért információkat és egyezett bele a mintába való felvételébe. A Bizottság az alaprendelet 17. cikkének (1) bekezdésével összhangban az Unióba irányuló export legnagyobb reprezentatív volumene alapján két olyan vállalatcsoportot vett fel a mintába, amelyet a rendelkezésre álló idő alatt megfelelően meg tudott vizsgálni. A Bizottság az alaprendelet 17. cikkének (2) bekezdésével összhangban a minta kiválasztásáról egyeztetett valamennyi ismert érintett exportáló gyártóval és az érintett ország hatóságaival.

(26) A minta a Shandong Yongsheng Rubber Group Co., Ltd vállalatból (a továbbiakban: Shandong Yongsheng) és a Hankook csoportból állt össze, melyek a mintavételi szakaszban kapott információk alapján a vizsgálati időszakban a Kínai Népköztársaságból az Unióba exportált gumi légabroncsok becsült teljes mennyiségének 21,7 %-át képviselték. A mintával kapcsolatban észrevételek érkeztek a panaszostól, a CRIA-tól és hat exportáló gyártótól vagy exportáló gyártói csoporttól – a Cheng Shin Tire and Rubber Co., Ltd. és a Cheng Shin Rubber Ind., Ltd. vállalatoktól (a továbbiakban: Cheng Shin csoport), a GITI csoporttól, a Hankook csoporttól, a Kumho Tire Co., Inc.-től (a továbbiakban: Kumho), a Qingdao Nexen Tire Corporationtől (a továbbiakban: Nexen) és a Triangle Tyre-től.

(27) Az érdekelt felek többnyire a minta reprezentativitásával kapcsolatban tettek észrevételeket a piacnak különböző szegmensekre ([4]) („kategóriákra”) való felosztása tekintetében, és a mintában nem szereplő öt exportáló gyártói csoport vagy exportáló gyártó kérte felvételét a mintába vagy került egyedi vizsgálat hatálya alá.

(28) A panaszos előadta, hogy az Unióba irányuló kínai behozatal több mint 90 %-át a 3. kategóriába tartozó gumi légabroncsok teszik ki (ez a kedvező árú gumi légabroncsok szegmense), és csak kevesebb mint 10 %-át alkotják a Hankook csoport által gyártott, az 1. vagy a 2. kategóriába tartozó gumi légabroncsok ([5]). A panaszos azzal érvelt, hogy mivel a Hankook a mintában 50 % és 60 % közötti súllyal volt jelen, az 1. vagy 2. kategóriába tartozó behozatal felülreprezentált volt, és ezért a minta a piaci szegmensek és az átlagár tekintetében nem volt reprezentatív a Kínából érkező teljes behozatalra nézve. A panaszos továbbá azzal érvelt, hogy a Bíróság Fliesen-Zentrum ügyben hozott ítélete szerint az egyes terméktípusok átlagos importárainak a lehető legközelebb kell állniuk az érintett termék Unióba érkező behozatalának átlagárához, és hogy a behozatalnak a lehető legpontosabban kell tükröznie az uniós gazdasági ágazat által az árakra gyakorolt nyomást ([6]). A panaszos előadta, hogy a jelenlegi mintán alapuló kár- és dömpingkülönbözetek nem szüntetnék meg az uniós gazdasági ágazatot ért kárt. Azt kérte, hogy a Hankook csoportot töröljék a mintából, és egy másik gyártót vegyenek fel a mintába helyette. A panaszos megállapította továbbá: lehetséges, hogy a Shandong Yongsheng behozatali volumenére, termelésére és belföldi értékesítésére vonatkozóan bejelentett adatokat helytelenül jelentették be, és ha ez így van, a Bizottságnak ki kell zárnia ezt a vállalatot a mintából.

([4]) Lásd az uniós piac szegmentációjáról szóló 2.4.1. szakaszt.

([5]) A vizsgálat során megállapítást nyert, hogy a Hankook csoport gumi légabroncsai a 2. és a 3. kategóriába tartoznak (lásd a 2.4.2. szakaszt).

([6]) A Bíróság 2015. szeptember 10-i ítélete (előzetes döntéshozatal iránti kérelem), Fliesen-Zentrum Deutschland GmbH kontra Hauptzollamt Regensburg, C-687/13, ECLI:EU:C:2015:573, (88) preambulumbekezdés.

(29) A CRIA előadta, hogy – tekintettel a kínai gyártók által gyártott és exportált gumi légabroncsok sokféleségére, a különböző értékesítési csatornákra és a piaci szegmentációra – nem reprezentatív az a minta, amely a mintavételi formanyomtatványokat benyújtó 56 kínai exportáló gyártó közül csak kettőt foglal magában. A CRIA azzal érvelt, hogy a teljes exportmennyiség mindössze 21,7 %-át képviselő minta nem kellően reprezentatív a kínai exportáló gyártók helyzetére nézve, továbbá előadta, hogy a Bizottságnak két vállalat hozzáadásával ki kellene bővítenie a mintát. A CRIA előadta, hogy a Bizottságnak elegendő idő áll rendelkezésre a minta bővítésére, és hogy a Bizottságnak az egyéni dömpingkülönbözet iránti kérelmeket is meg kellene vizsgálnia és jóvá kellene hagynia.

(30) A Cheng Shin csoport úgy ítélte meg, hogy a becsült teljes exportvolumen 21,7 %-át képviselő minta túlságosan kis méretű, aránytalan és nem reprezentatív az Unióba irányuló kínai behozatalra nézve. A Cheng Shin csoport azzal érvelt, hogy véleménye szerint az eljárás e szakaszában – amikor elegendő idő és munkaerő állt rendelkezésre egy további vállalat vizsgálatára – a Cheng Shin csoport bevonása növelné a minta reprezentativitását. A kínai gyártók többségétől eltérően a Cheng Shin csoport i. saját márkaneve alatt (Maxxis és CST) végzett gyártási tevékenységet, ii. szállított az eredetiberendezés-piacra (többek között a BMW, a Volkswagen és a PSA részére), iii. jelentős forrásokat fektetett be a kutatás-fejlesztésbe (a továbbiakban: K+F), és iv. a természetes és szintetikus gumit közvetlenül Kínán kívüli forrásokból vásárolta, és ezért termelési inputjait nem érintették torzulások. A Cheng Shin csoport azzal érvelt továbbá, hogy a mintába való felvétele javítaná a szegmensek lefedettségét, mivel olyan abroncsokat gyárt, amelyekről széles körben tartják úgy, hogy egy magasabb kategóriába tartozó szegmenshez tartoznak.

(31) A GITI csoport úgy ítélte meg, hogy – mint a 2. kategóriába tartozó termékek egyik legnagyobb (ha nem a legnagyobb) kínai gyártóját – fel kellett volna venni az exportáló gyártók mintájába. A GITI mind az eredetiberendezés-piaci, mind az utópiaci (a cserealkatrész-piaci) szegmenseket kiszolgálta, bemeneti anyagainak jelentős részét nemzetközi piacokról szerezte be, megfelelt az erdőirtásról szóló rendeletben előírtaknak, és már együttműködött az autóbuszokhoz vagy tehergépjárművekhez használt bizonyos gumi légabroncsok terén ([7]), ami megkönnyíthette volna az adminisztrációs munkát és minimalizálta volna a Bizottság adminisztratív terheit. A GITI csoport a Fliesen-Zentrum ügyre is hivatkozott, előadva, hogy a Bizottságnak olyan mintát kell kiválasztania, amely biztosítja, hogy az egyes terméktípusok átlagos importárai a lehető legjobban megközelítsék a valós átlagos összeget, és hogy jelen ügyben a minta nem tartalmazott a 2. kategóriába tartozó vállalatokat. A GITI csoport hivatkozott továbbá a napelempanelekkel ([8]) kapcsolatos vizsgálatra, amelynek keretében a Bizottság kifejezetten felvette az exportőrök mintájába az érintett termék egyes típusainak legnagyobb gyártóit, valamint a *biodízelre* vonatkozó végrehajtási rendeletre ([9]), ahol a Bizottság egy további vállalatot is felvett annak érdekében, hogy javítsa a kínai behozatalnak az uniós gazdasági ágazat termékösszetételének szempontjából fennálló reprezentativitását, és megkönnyítse az importárak és az uniós árak összehasonlítását. A GITI csoport továbbá azzal érvelt, hogy a 2. kategóriába tartozó vállalatok kizárása miatt a Bizottságnak nem állt módjában piaci szegmensek szerinti bontásban megállapítani az áralákínálást és az áron aluli értékesítést, és mivel az uniós gazdasági ágazat mintegy 25 %-a a 2. kategóriába tartozott, az uniós gazdasági ágazat helyzetére és a kínai behozatal hatására vonatkozó ténymegállapítások végzetesen pontatlanok lettek volna.

(32) A Hankook csoport úgy ítélte meg, hogy a minta megfelelően tükrözi a piaci szegmentációt. Nem értett egyet a panaszos érveivel, miszerint a Hankook csoportot ki kellene zárni a mintából. Előadta, hogy az alaprendelet azt írja elő, hogy a minta egészének kell tükröznie az exportáló gyártók gazdasági és kereskedelmi körülményeit, de arról nem rendelkezik, hogy minden vállalatnak egyenként kellene pontosan tükröznie a személygépkocsihoz és a könnyű tehergépjárműhöz használt, Kínából származó gumi légabroncsok exportőreinek piaci realitásait. A Hankook csoport mintába való felvétele tehát pontosan tükrözte a piaci valóságot. Másodszor, mivel a termékkör

([7]) A Bizottság (EU) 2018/1690 végrehajtási rendelete (2018. november 9.) a Kínai Népköztársaságból származó egyes, 121 feletti terhelési indexű, autóbuszhoz vagy tehergépjárműhöz való új vagy újrafutózott gumi légabroncsok behozatalára vonatkozó végleges kiegyenlítő vám kivetéséről, továbbá a Kínai Népköztársaságból származó egyes, 121 feletti terhelési indexű, autóbuszhoz vagy tehergépjárműhöz való új vagy újrafutózott gumi légabroncsok behozatalára vonatkozó végleges dömpingellenes vám kivetéséről és a kivetett ideiglenes vám végleges beszedéséről, valamint az (EU) 2018/163 végrehajtási rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló (EU) 2018/1579 bizottsági végrehajtási rendelet módosításáról (HL L 283., 2018.11.12., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2018/1690/oj).

([8]) A Tanács 1239/2013/EU végrehajtási rendelete (2013. december 2.) a Kínai Népköztársaságból származó vagy ott feladott kristályos szilícium fotovillamos modulok és alapvető részeik (azaz elemek) behozatalára vonatkozó végleges kiegyenlítő vám kivetéséről (HL L 325., 2013.12.5., 66. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2013/1239/oj), (12) preambulumbekezdés.

([9]) A Bizottság (EU) 2024/2163 végrehajtási rendelete (2024. augusztus 14.) a Kínai Népköztársaságból származó biodízel behozatalára vonatkozó ideiglenes dömpingellenes vám kivetéséről (HL L, 2024/2163, 2024.8.16., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/2163/oj), (14) preambulumbekezdés.

magában foglalta az 1., 2. és 3. kategóriát, a Hankook csoport indokoltnak találta, hogy a Bizottság olyan gyártókat válasszon ki, amelyek a 3. kategóriától eltérő szegmensekben értékesítettek gumi légabroncsokat, ellenkező esetben a termékkör a 3. kategóriára korlátozódott volna. Harmadszor, a Hankook csoport úgy ítélte meg, hogy a Kumho és a GITI csoport 2. kategóriába tartozó gumi légabroncsokat exportált az Unióba, és ezért a 2. kategória részesedése meghaladta a teljes behozatal 20 %-át. A Hankook csoport előadta továbbá, hogy a Bíróságnak a Fliesen-Zentrum ügyben tett kijelentése, amely szerint a mintának „a lehető legpontosabban" kell tükröznie „azt az árra gyakorolt nyomást, amely az uniós gazdasági ágazatra nehezedik" nem jelenti azt, hogy – amint azt a panaszos állítja – csak a legalacsonyabb árakat alkalmazó vállalatokat kellene kiválasztani; a magasabb árak kizárásával mesterségesen növekedne az árnyomás. A Hankook csoport ezért előadta, hogy továbbra is szerepelnie kell a mintában.

(33) A Kumho előadta, hogy a minta nem képviselte sem a rendelkezésre álló idő alatt megfelelően megvizsgálható legnagyobb reprezentatív exportvolument, sem pedig a széttöredezett gumilégabroncs-piac jellegzetességeit. A Kumho véleménye szerint a mintának különösen a piaci szegmenseket (a kategóriákat) és az árkülönbségeket kell figyelembe vennie. A Kumho rámutatott arra, hogy az autóbuszokhoz és a tehergépjárművekhez használt egyes gumi légabroncsok esetében a minta az export 37 %-át reprezentálta. Úgy ítélte meg továbbá, hogy a mintában szereplő exportáló gyártók behozatalának 21,7 %-os részesedése vélhetően túlbecsült, mivel a mintában szereplő vállalatok növelhették kivitelüket. A Fliesen-Zentrum ügyben hozott ítéletre hivatkozva azzal érvelt, hogy a végleges mintának az átlagos importárakat tükröző árakon történő behozatalt kell magában foglalnia, ezért a mintát ki kell bővíteni úgy, hogy tükrözze a piaci realitásokat, és pontosan állapítsa meg a „minden egyéb vállalatra" kivetendő dömpingellenes vámot. A Kumho továbbá úgy ítélte meg: alkalmas arra, hogy mint a 2. kategóriát képviselő vállalatot felvegyék a mintába, tekintettel arra, hogy árazási politikája eltér mind a Hankook csoportétól, mind pedig a Shandong Yongshengétől. A Kumho úgy ítélte meg, hogy a mintába való felvétele növelné a reprezentativitást, és – tekintettel egyszerű vállalati struktúrájára – nem járna további terhekkel.

(34) A Nexen előadta, hogy a javasolt minta nem tükrözi kellőképpen a piac kategóriák szerinti felosztását, és hogy a termékfejlesztés, a gyártási folyamatok, a minőség-ellenőrzés, a marketingstratégiák és az árak tekintetében jelentős különbségek vannak a szegmensek között. Azzal érvelt, hogy fel kell venni a mintába, mivel egyike a világ 20 legnagyobb gumilégabroncs-gyártójának, és mind az eredetiberendezés-piacot, mind a cserealkatrész-piacot kiszolgálja. Tekintettel arra, hogy a Nexen az Európai Gumilégabroncs- és Gumigyártók Szövetségének (European Tyre & Rubber Manufacturers Association, a továbbiakban: ETRMA) tagja, továbbá hogy gyártóüzemekkel rendelkezik az Unióban, semmi nem ösztönözte arra, hogy az uniós érdekkel ellentétesen járjon el, és következetesen felülvizsgálta árképzési stratégiáját annak biztosítása érdekében, hogy ne forduljon elő piaci torzulás vagy dömping.

(35) A Triangle Tyre előadta, hogy a mintában szereplő vállalatok mindegyike más-más üzleti modell szerint működik, továbbá hogy más vizsgálatok során a Bizottság három vállalatot vett fel a mintába. A Triangle rámutatott továbbá arra, hogy az érintett termék piaca egyedi piac, amely különböző piaci szegmensekből (kategóriákból) áll össze, és mivel a Triangle üzleti modellje eltér a mintában szereplő vállalatok üzleti modelljétől, továbbá a minta reprezentativitásnak fokozása érdekében fel kell venni a mintába.

(36) A Bizottság figyelembe vette a különböző felek által benyújtott valamennyi észrevételt.

(37) Először is a Bizottság emlékeztetett arra, hogy – amint azt a felek számára a 2025. június 3-i feljegyzésben bejelentette – a minta kiválasztásának kritériuma az Unióba irányuló kivitel mérete volt. Azonban amiatt, hogy a Bizottság az Unióba a legnagyobb mennyiségben exportáló két vállalatot – a Hankook csoportot és a Shandong Yongshenget – vette fel a mintába, a minta két piaci szegmensre terjedt ki, tekintettel arra, hogy a Hankook csoport mind a 2., mind a 3. kategóriában tevékenykedik. Mivel a panaszban szereplő és a vizsgálat során megerősített információk alapján az 1. kategóriába tartozó gumi légabroncsokat nem importálták az Unióba, a minta a lehető legnagyobb mértékben lefedte a különböző termékkategóriákat.

(38) Másodszor, a két vállalat – melyek közül az egyik egy nagy csoport volt – az a maximális számú vállalat volt, amelyet a Bizottságnak a rendelkezésre álló időn belül módjában állt megvizsgálni. A Bizottság ezért megismételte, hogy a minta kiválasztásához használt kritériumok az alaprendelet 17(1) bekezdésével összhangban a vizsgálati időszak alatt az Unióba irányuló export azon legnagyobb reprezentatív volumenén alapultak, amely a rendelkezésre álló időn belül észszerűen megvizsgálható volt.

(39) Végezetül a Bizottság emlékeztetett arra, hogy a megvizsgálandó vállalatok számának meghatározására és a terméktípusok lefedettségére vonatkozó végső döntés továbbra is a Bizottság mérlegelési jogkörébe tartozik, és az egyes ügyek körülményeitől függ. A jelen ügyben tehát nem volt releváns, hogy más vizsgálatok során nagyobb mintát állított össze a Bizottság.

(40) A panaszban szereplő információk alapján az uniós gazdasági ágazat valamennyi kategóriában jelen van, továbbá az 1. kategóriában több értékesítésre kerül sor, mint a 2. és a 3. kategóriában együttvéve. A javasolt minta a Kína által gyártott és az Unióba exportált két termékkategóriára terjedt ki, és így a lehető legnagyobb mértékben figyelembe vette az uniós gazdasági ágazat által gyártott és értékesített gumi légabroncsokkal szoros versenyben álló behozatalt. A Bizottság ezért arra a következtetésre jutott, hogy a minta megfelelően tükrözi az Unióba exportált különböző terméktípusokat és a termékkategóriák szerinti piaci szegmentációt.

(41) Ami a Fliesen-Zentrum ügyre való hivatkozást és azokat az érveket illeti, amelyek szerint a mintának az Unióba irányuló behozatal átlagárát kell tükröznie, a Bizottság emlékeztetett arra, hogy először is az átlagárakra való hivatkozás az ugyanazon terméktípuson belüli átlagárak összehasonlítására vonatkozott, nem pedig az összes termék (és jelen ügyben az összes kategória) átlagárának összehasonlítására. Ez azt jelenti, hogy az alákínálásra és az áron aluli értékesítésre vonatkozó számítások céljából végzett összehasonlítás minden esetben tükrözni fogja a terméktípust és a kategóriát. Mindazonáltal a mintavételre adott válaszokban benyújtott információk alapján a mintában szereplő vállalatok átlagárai megközelítették az Unióba irányuló behozatal átlagárát.

(42) A Bizottság emlékeztetett továbbá arra, hogy az egyes vizsgálatok sajátos körülményeinek fényében szükséges értékelni az arra vonatkozó döntést, hogy elegendő idő áll-e rendelkezésre egy másik exportáló gyártó mintába való felvételére. Jelen ügyben a mintában szereplő két vállalat egyike – a Hankook csoport – három gyártó szervezetből és számos kapcsolt félből álló csoport volt. Ezért – tekintettel a vállalatok méretére és a vizsgálat alá vonandó, kapcsolatban álló felek számára – nem állt rendelkezésre elegendő idő további exportáló gyártónak vagy exportáló gyártók további csoportjának a mintába való felvételére. Mivel a minta a mintavételi szakaszban rendelkezésre álló információk alapján az Unióba irányuló behozatal volumenének 21,7 %-át fedte le, megállapítható, hogy az Unióba irányuló behozatal reprezentatív volumenét tükrözte. A Bizottság ezért úgy ítélte meg, hogy nem szükséges egy harmadik vállalatot felvenni a mintába.

(43) A fentiek alapján a Bizottság elutasította az állításokat, és megerősítette a javasolt mintát.

1.7. **Egyedi vizsgálat**

(44) Hat kínai exportáló gyártó(i csoport) kért egyedi vizsgálatot az alaprendelet 17. cikkének (3) bekezdése alapján. A Bizottság megvizsgálta a kérelmeket, és arra a következtetésre jutott, hogy azok nem fogadhatók el – a mintában szereplő két vállalat vizsgálata már önmagában magában foglalta négy gyártó szervezet és több mint tizenöt kapcsolt uniós vállalat értékelését/ellenőrzését. Mivel e további gyártók vagy gyártói csoportok némelyike több gyártóból és a vizsgált termék gyártásában és értékesítésében részt vevő, egymással kapcsolatban álló nagy számú félből áll össze, az ellenőrizendő vállalatok száma körülbelül 30 lenne. Ezért az egyedi vizsgálatot kérő hat vállalat (vállalatcsoport) bevonása a rendelkezésre álló időn belül nem lett volna megvalósítható. A Bizottságnak tehát nem állt módjában eleget tenni a kéréseknek.

(45) Az érdekelt felek végső tájékoztatását követően a Cheng Shin csoport előadta, hogy az ideiglenes intézkedések mellőzéséről való tájékoztatás és a végső tájékoztatás között bőséges idő állt a Bizottság rendelkezésére az egyedi vizsgálatot kérő vállalatok vizsgálatára. A Bizottság megerősítette, hogy tekintettel a (44) preambulumbekezdésben említett elemekre – amelyeket a Cheng Shin csoport nem vitatott –, valamint az ideiglenes intézkedések bevezetésének mellőzéséről való tájékoztatás és a végső tájékoztatás között elvégzett jelentős mennyiségű vizsgálati munkára, a mintában nem szereplő exportáló gyártók egyedi vizsgálata indokolatlanul nagy terhet jelentene, és akadályozná a vizsgálat időben történő befejezését. A Bizottság ezért elutasította ezt a felvetést.

1.8. **Kitöltött kérdőívek és ellenőrző látogatások**

(46) A Bizottság kérdőívet küldött a Kínai Népköztársaság kormányának (a továbbiakban: kínai kormány) az alaprendelet 2. cikke (6a) bekezdésének b) pontja értelmében vett jelentős torzulások Kínában való fennállására vonatkozóan.

(47) A panaszos továbbá a panaszában elegendő bizonyítékkal szolgált arról, hogy Kínában az érintett termék vonatkozásában nyersanyagpiaci torzulások állnak fenn. Ezért az eljárás megindításáról szóló értesítésben foglaltaknak megfelelően a vizsgálat ezekre a nyersanyagpiaci torzulásokra is kiterjedt annak megállapítása érdekében, hogy a Bizottság alkalmazza-e Kína tekintetében az alaprendelet 7. cikke (2a) és (2b) bekezdésében foglalt rendelkezéseket. A Bizottság ezért további kérdőíveket küldött a kínai kormánynak.

(48) A Bizottság kérdőíveket küldött a mintában szereplő két exportőri csoportnak/exportáló gyártónak és a mintában szereplő három uniós gyártónak. A Bizottság az eljárás megindításának napján valamennyi kérdőívet hozzáférhetővé tette az interneten ([10]). A vizsgálat során több felhasználó jelentkezett, de közülük csak egy, a Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o (a továbbiakban: Hyundai) nyújtott be írásbeli beadványt. Egyetlen felhasználó vagy importőr sem nyújtott be válaszokat a kérdőívre.

(49) A Bizottság minden olyan információt beszerzett és ellenőrzött, amelyet szükségesnek tartott a dömping, az abból eredő kár és az uniós érdek ideiglenes megállapításához. Az alaprendelet 16. cikke szerinti ellenőrző látogatásokra a következő vállalatok telephelyén került sor:

Uniós gyártók:

— „G” vállalat,

— „I” vállalat,

— „T” vállalat.

Kínai exportáló gyártók:

— Shandong Yongsheng Rubber Group Co., Ltd,

— a Hankook csoport, amely a következőkből áll:

  — Chongqing Hankook Tire Co., Ltd (a továbbiakban: CHKT),

  — Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd (a továbbiakban: JHKT),

  — Hankook Tire China Co., Ltd (a továbbiakban: HKTC).

  A Hankook csoport Koreában található székhelye:

  — Hankook Tire and Technology Co., Ltd.

  Európában működő kereskedők:

  — Hankook España S.A. (a továbbiakban: HES),

  — Hankook France S.A.R.L. (a továbbiakban: HSF),

  — Hankook Reifen Deutschland GmbH (a továbbiakban: HKRD),

  — Hankook Tire Italia S.R.L. (a továbbiakban: HIS).

1.9. **Vizsgálati időszak és figyelembe vett időszak**

(50) A dömpingre és a kárra vonatkozó vizsgálat a 2024. január 1. és 2024. december 31. közötti időszakra (a továbbiakban: vizsgálati időszak) terjedt ki. A kárfelmérés szempontjából releváns tendenciák vizsgálata 2021. január 1-jétől a vizsgálati időszak végéig tartó időszakra (a továbbiakban: figyelembe vett időszak) terjedt ki.

([10]) https://tron.trade.ec.europa.eu/investigations/case-view?caseId=2799.

1.10. **Az ideiglenes intézkedések bevezetésének mellőzése**

(51) Az ideiglenes intézkedések bevezetésének határideje az alaprendelet 7. cikkének (1) bekezdése alapján 2026. január 20-a volt. 2025. december 18-án a Bizottság az alaprendelet 19a. cikke (2) bekezdésének megfelelően tájékoztatta az érdekelt feleket arról, hogy nem szándékozik ideiglenes intézkedéseket bevezetni.

1.11. **Az eljárás további menete**

(52) A Bizottság ezt követően felkutatta és ellenőrizte a végleges ténymegállapításokhoz szükségesnek ítélt valamennyi információt.

(53) 2026. április 27-én a Bizottság tájékoztatta az összes érdekelt felet azokról a lényeges tényekről és szempontokról, amelyek alapján végleges dömpingellenes vámot kívánt kivetni (a továbbiakban: az érdekelt felek végső tájékoztatása). A felek lehetőséget kaptak arra, hogy egy meghatározott határidőn belül észrevételeket tegyenek az érdekelt felek végső tájékoztatásával kapcsolatban.

(54) 2026. április 30-án a CRIA a meghallgató tisztviselő közreműködését kérte az általános tájékoztatóval kapcsolatos észrevételek benyújtására vonatkozó határidő meghosszabbítása érdekében. A meghallgató tisztviselő haladéktalanul megvizsgálta a kérelmet, és tájékoztatta a CRIA-t a kérelem elutasítására vonatkozó döntéséről. A meghallgató tisztviselő figyelembe vette a vizsgálat lezárására jogszabályban előírt határidőket, és mérlegelte a vizsgálat lezárásához még szükséges lépéseket, valamint a CRIA által felvetett összes többi elemet, amelyek nem minősülnek kivételes körülményeknek vagy alapos oknak.

(55) Mivel az érdekelt felek végső tájékoztatását követően beérkezett észrevételek némelyike az uniós gyártók CIF-árainak és költségadatainak kiszámítása során elkövetett elírások helyesbítését eredményezte, és mivel a Bizottság felülvizsgálta az SGA-költségek arányát a dömping-, áralákínálási és kárkülönbözeteket befolyásoló, torzulástól mentes és észszerű SGA-költségek és nyereség meghatározása érdekében, a Bizottság 2026. május 26-án újabb végső tájékoztatást (a továbbiakban: az érdekelt felek újabb végső tájékoztatása) küldött valamennyi érdekelt félnek.

(56) Az érdekelt felek végső tájékoztatását követően észrevételek érkeztek a Cheng Shin csoporttól, a CRIA-tól, a GITI csoporttól, a Hankook csoporttól, a Kumhótól, a Shandong Yongshengtől, a panaszostól, valamint a következő importőröktől/forgalmazóktól: a Vannetukku Oy (a továbbiakban: Vannetukku), az Otto Just Gmbh & Co (a továbbiakban: Otto Just), a Személygépkocsi- és Könnyűtehergépjármű-importőrök Koalíciója (Coalition of PC-LL Importers), a Mileage Tyres, valamint a spanyolországi gumiabroncs-importőrök és -forgalmazók szövetsége, az Asociacion Nacional de Distribuidores e Importadores de Neumaticos (a továbbiakban: Adine), továbbá a Hyundai. Az érdekelt felek újabb végső tájékoztatását követően a Hankook csoporttól, a Kumhótól, a Shandong Yongshengtől és a panaszostól érkeztek észrevételek. Az észrevételekkel az alábbi vonatkozó szakaszok foglalkoztak.

(57) A Bizottság meghallgatást tartott a CRIA, a panaszos, a GITI csoport, a Hankook csoport, a Kumho, a Shandong Yonsgheng és a Vannetukku részvételével. Az érdekelt felek újabb végső tájékoztatását követően meghallgatásra került sor a Shandong Yongsheng részvételével.

(58) Az érdekelt felek végső tájékoztatásával kapcsolatos észrevételeiben a CRIA előadta, hogy a végleges ténymegállapításokkal kapcsolatos észrevételek megtételére biztosított határidő nem elegendő érdemi észrevételek benyújtásához. A Bizottság a meghallgató tisztviselő ezzel kapcsolatos következtetéseire hivatkozott, és emlékeztetett arra, hogy az eljárás ütemezésére tekintettel nem lehet meghosszabbítani a határidőt. A 10 napos határidő az alaprendelet 20. cikkének (5) bekezdésével is összhangban állt. A Bizottság ezért elutasította ezt az állítást.

(59) Az érdekelt felek újabb végső tájékoztatását követő észrevételeiben a Shandong Yongsheng azzal érvelt, hogy a Bizottság megsértette az alaprendelet 20. cikkének (5) bekezdését és a Shandong Yongsheng védelemhez való jogát, mivel az érdekelt felek végső tájékoztatását követően a Bizottság nem foglalkozott az érdekelt felek valamennyi észrevételével. A meghallgatás során a Shandong Yongsheng hozzátette, hogy a Bizottságnak újabb tájékoztatást kellett volna kiadnia, amelyben foglalkozik az ok-okozati elemzéssel, a reprezentatív ország kiválasztásával és a török hiperinfláció kérdésével. A Bizottság emlékeztetett arra, hogy az érdekelt felek újabb végső tájékoztatása csak azokra a változásokra vonatkozott, amelyek befolyásolták a dömpingre és a kárra vonatkozó számításokat, de – amint azt az alábbi vonatkozó szakaszok részletezik – a Bizottság a végső megfontolásaiban megfelelően figyelembe vette és megválaszolta a végleges tájékoztatást és az érdekelt felek újabb végső tájékoztatását követően benyújtott valamennyi észrevételt. A Bizottság ezért elutasította az állítást.

2. A VIZSGÁLT TERMÉK, AZ ÉRINTETT TERMÉK ÉS A HASONLÓ TERMÉK

2.1. Vizsgált termék

(60) A vizsgálat tárgyát képező termék: személygépkocsihoz (beleértve a mikrobuszt és a versenyautót is), autóbuszhoz vagy tehergépjárműhöz használt, legfeljebb 121 terhelési indexszel rendelkező, jelenleg a 4011 10 00 és a 4011 20 10 KN-kódok alá eső új gumi légabroncs (a továbbiakban: vizsgált termék). Ezeket a gyakran termékeket általában személygépkocsi- és könnyűtehergépjármű-abroncsnak nevezik.

(61) A személygépkocsihoz és könnyű tehergépjárműhöz használt gumi légabroncsokat ugyanazokból az alapanyagokból gyártják, nevezetesen a következőkből: természetes és szintetikus gumi, korom, lágyítóolaj, különböző vegyi anyagok (antioxidánsok, gyorsítók), acél (szalagokhoz és peremhuzalhoz) és textiltermékek (viszkózaselyem, nejlon, poliészter és aramidszálak).

(62) A gyártási folyamat főbb lépései a következők: i. a fő nyersanyagok összekeverése, ii. extrudálás és kalanderezés, iii. a nyersköpeny felépítése, iv. vulkanizálás, és v. a végtermék ellenőrzése (mérés, vizsgálat).

(63) A vizsgált termék a típus és méret tekintetében az abroncsok széles skáláját foglalja magában, amelyek terhelési indexe nem éri el a 121-et. Általában kis járművekre, például személygépkocsikra és könnyű tehergépjárművekre vagy pótkocsikra szerelik fel őket.

2.2. Az érintett termék

(64) Az érintett termék a Kínából származó, jelenleg a 4011 10 00 és 4011 20 10 KN-kódok alá tartozó vizsgált termék.

2.3. A hasonló termék

(65) A vizsgálat rámutatott arra, hogy a következő termékek azonos alapvető fizikai, kémiai és műszaki tulajdonságokkal rendelkeznek, és alapvető felhasználási területeik is megegyeznek:

— az Unióba exportált érintett termék,

— a Kínában gyártott és Kína belföldi piacán értékesített vizsgált termék, valamint

— az Unióban az uniós gazdasági ágazat által gyártott és értékesített vizsgált termék.

(66) A Bizottság úgy határozott, hogy ezek a termékek ennek megfelelően az alaprendelet 1. cikkének (4) bekezdése értelmében hasonló termékek.

2.4. A termékkörre vonatkozó észrevételek

(67) Számos fél nyújtott be olyan beadványt, amelyben különböző típusú gumi légabroncsok kizárását kérte.

(68) A 4M Pro&Invest azzal érvelt, hogy az ideiglenes gumi légabroncsokat (más néven helytakarékos vagy kompakt gumi légabroncsokat) és a pótkocsikhoz használt gumi légabroncsokat ki kell zárni a termékkörből, mivel a szokásosan a személygépkocsikhoz és könnyű tehergépjárművekhez használt gumi légabroncsokhoz képest alapvetően különböző fizikai és műszaki jellemzőkkel, illetve rendeltetéssel bírnak. A 4M Pro&Invest konkrétabban azt állította, hogy az ideiglenes gumi légabroncsokra eltérő címkézési követelmények vonatkoznak, kisebb méretűek, keskenyebbek, továbbá profilmélységük kisebb, és esetükben gyakran kerül meghatározásra maximális távolság és sebességkorlátozás (általában 80 km/h). A pótkocsikhoz használt gumi légabroncsokat illetően a 4M Pro&Invest előadta, hogy a vizsgált termékkel ellentétben a pótkocsikhoz használt gumi légabroncsokra kisebb (15 hüvelyk alatti) kerékpántátmérő, eltérő profilmélység és -mintázat, egyedi jelölések, sebességbesorolás (legfeljebb 140 km/h vagy 80–100 km/h között) és gumiabroncsnyomás jellemző. A 4M Pro&Invest előadta

továbbá, hogy e különbségek konkrét célokat szolgálnak, és így sem az ideiglenes gumi légabroncsok, sem pedig a pótkocsikhoz használt gumi légabroncsok nem felcserélhetők a személygépkocsikhoz és a könnyű tehergépjárművekhez szokásosan használt gumi légabroncsokkal. A 4M Pro&Invest hozzátette, hogy a szóban forgó gumi légabroncsokat az uniós gazdasági ágazat nem gyártotta, vagy legalábbis nem a szükséges mennyiségben, és ez különösen a cserealkatrészek piacára volt igaz. Végezetül a 4M Pro&Invest azt is közölte, hogy a *közúti kerekek* ([11]) esetében a Bizottság kizárta a termékkörből azokat a 16 hüvelyknél kisebbe kerekeket, melyeket az uniós gazdasági ágazat nem gyárt.

(69) A Hyundai azt kérte, hogy a diagonál szerkezetet kialakító technológiával gyártott ideiglenes gumi légabroncsokat a Bizottság zárja ki a termékkörből. A Hyundai szerint ezeket a termékeket az uniós gazdasági ágazat nem gyártotta, ezért nem is okozhattak kárt az uniós gazdasági ágazatnak. Ebből következően a vámok indokolatlanul károsítanák az autógyártókat és a végfelhasználókat.

(70) A Hankook csoport is amellett érvelt, hogy az ideiglenes gumi légabroncsokat ki kell zárni, tekintettel arra, hogy azok láthatóan különböznek a standard gumi légabroncsoktól: kisebbek, könnyebbek, korlátozott vonóerőt képesek kifejteni, profiljuk egyszerűbb, alacsonyabb sebességhatárok érvényesek rájuk (legfeljebb 30–50 mérföld/óra) és rövid távolságokon (50–100 mérföld) történő használatra vannak szánva. A Hankook csoport hozzátette, hogy a szóban forgó gumi légabroncsok a személygépkocsikhoz és a könnyű tehergépjárművekhez használt standard gumi légabroncsokhoz képest eltérő profillal rendelkeznek, előállítási költségük pedig jellemzően alacsonyabb. E jellemzők alapján a Hankook csoport azt állította, hogy az ideiglenes gumi légabroncsok nem felcserélhetők a személygépkocsikhoz és a könnyű tehergépjárművekhez használt standard ideiglenes gumi légabroncsokkal.

(71) Az Otto Just GmbH & Co (a továbbiakban: Otto Just), egy független importőr, amely a pótkocsi-ágazatban működik és az eredetiberendezés-gyártók ellátására szakosodott, előadta, hogy a pótkocsikhoz használt gumi légabroncsokat ki kell zárni. Az Otto Just rámutatott arra, hogy a pótkocsikhoz használt gumi légabroncsok általában kisebbek (8–15 hüvelykesek) és magas terhelési indexszel rendelkeznek, továbbá hogy az uniós gazdasági ágazat nem rendelkezik elegendő kapacitással ahhoz, hogy ezt a piaci szegmenst kiszolgálja. A dömpingellenes intézkedések ezért ellátási hiányhoz vezetnének, és kárt okoznának a pótkocsigyártóknak, amelyek többnyire kis- és középvállalkozások.

(72) A Vannetukku előadta, hogy az először 1980 előtt nyilvántartásba vett régi személygépkocsikra (gyűjteménydarabokra) felszerelt, legalább 40 mm szélességű fehér oldalfalú gumi légabroncsokat ki kell zárni a termékkörből. A Vannetukku szerint e gumi légabroncsok drágábbak a személygépkocsikhoz és könnyű tehergépjárművekhez használt standard gumi légabroncsoknál, továbbá azokat az uniós gazdasági ágazat nem gyártja, következésképpen nem okozhatnak kárt az uniós gazdasági ágazatnak. A Vannetukku előadta továbbá, hogy az uniós gyártók állításával ellentétben ezek az abroncsok eltérnek a veterán autókhoz használt gumi légabroncsoktól.

(73) Emellett számos érdekelt fél (a B.I.S. Srl, a Baltityre Group, a Bronson Wheels AB, az Edison, a Gummistrada B.V, a Maxxis Hellas, a Pneurama Lda és a VA-PA Toute Oy) kérte különböző konkrét réspiaci terméktípusok (például a terepjárókhoz használt gumi légabroncsok, a diagonál gumi légabroncsok, a veterán autókhoz használt gumi légabroncsok, a veterán járművekhez használt bizonyos márkák, a nagy sebességű pótkocsikhoz és a driftversenyzéshez használt semi-slick gumiabroncsok) kizárását. Valamennyi beadványban azt adták elő, hogy a vámok kárt okoznának a vevőknek, holott az uniós gazdasági ágazat nem (vagy csak nagyon korlátozott mértékben) gyártotta az említett típusokat, és azok behozatala miatt kár nem érte.

(74) A CRIA előadta, hogy a vizsgált termékkör túlságosan széles és nem egyértelmű, továbbá nagy számú olyan termékcsoportot foglal magában, amelyek nem rendelkeznek hasonló tulajdonságokkal, specifikációval és végfelhasználási alkalmazásokkal. A fent említett felekhez hasonlóan a CRIA előadta, hogy a szóban forgó gumi légabroncsok között vannak olyanok, amelyek nem versengenek a személygépkocsikhoz és könnyű tehergépjárművekhez használt gumi légabroncsokkal, és hogy uniós gyártásuk nem elégséges. A CRIA azt is felvetette, hogy az Egyesült Államok által végzett dömpingellenes vizsgálat kizárta a T típusú, ideiglenes használatra szánt tartalék gumi légabroncsokat, az alacsony sebességindexű gumi légabroncsokat és a pótkocsikhoz használt gumi légabroncsokat ([12]). Emellett a CRIA rámutatott arra, hogy maga a panasz is az (EU) 2020/740 európai parlamenti és tanácsi rendeletre ([13]) hivatkozott a vizsgált termék meghatározásakor, annak ellenére, hogy az említett rendelet

([11]) A Bizottság (EU) 2020/353 végrehajtási rendelete (2020. március 3.) a Kínai Népköztársaságból származó közúti acélkerekek behozatalára vonatkozó végleges dömpingellenes vám kivetéséről és a kivetett ideiglenes vám végleges beszedéséről (HL L 65., 2020.3.4., 9. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2020/353/oj).

([12]) Az Amerikai Egyesült Államok Szövetségi Közlönye, 80. kötet, 153. szám, 2015. augusztus 10.

([13]) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2020/740 rendelete (2020. május 25.) a gumiabroncsok üzemanyag-hatékonyság és más paraméterek tekintetében történő címkézéséről, az (EU) 2017/1369 rendelet módosításáról és az 1222/2009/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 177., 2020.6.5., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2020/740/oj).

kifejezetten nem alkalmazandó bizonyos gumi légabroncsokra ([14]). A CRIA ezért arra kérte a Bizottságot, hogy az (EU) 2020/740 rendelet által kizárt minden egyes kategória tekintetében határozza meg, hogy azok a vizsgálat hatálya alá tartoznak-e. Egy későbbi beadványában a CRIA a tartalék gumi légabroncsok, a pótkocsikhoz használt gumi légabroncsok és a professzionális terepjáró-gumiabroncsok ideiglenes használatára összpontosított. A CRIA megismételte, hogy az ideiglenes gumi légabroncsok és a professzionális terepjáró-gumiabroncsok mentesülnek az (EU) 2020/740 rendeletben a gumi légabroncsokra nézve meghatározott címkézési követelmények alól, és mivel maga a panasz is hangsúlyozta a kötelező címkézési követelmények (energiacímke-köteles termékek európai adatbázisa, a továbbiakban: EPREL) relevanciáját, a CRIA úgy ítélte meg, hogy ebből logikusan következik az, hogy az ezek alól kifejezetten mentesített gumi légabroncsok nem tartoznak a vizsgálat hatálya alá. A pótkocsikhoz használt gumi légabroncsokat illetően a CRIA kijelentette, hogy azok az 54. sz. ENSZ EGB-előírás ([15]) szerinti eltérő szabályozási keret hatálya alá is tartoznak, amely azokat szabadon futó gumi légabroncsként definiálta, és használatukat az első kormányzott és a hajtott tengelyeken megtiltotta. A CRIA megismételte azokat az érveket, amelyek szerint e három gumilégabroncs-típus nem felcserélhető a személygépkocsikhoz és a könnyű tehergépjárművekhez használt standard gumi légabroncsokkal, továbbá hogy ezek könnyen azonosíthatók az oldalfalukon látható jelölésüknek köszönhetően, mely jelöléseket a vulkanizálási folyamat során adnak a gumi légabroncsokhoz, és azoknak állandó, eltávolíthatatlan jellemzői.

(75) A Bizottság alaposan mérlegelte ezeket az állításokat, és az alábbi megállapításra jutott.

(76) Először is, a pontosítás iránti kérelmet illetően, melyet a CRIA nyújtott be, a Bizottság hangsúlyozza, hogy az eljárás megindításáról szóló értesítés 2. szakaszában és a fenti 2.1. szakaszban szereplő termékmeghatározásnak megfelelő valamennyi gumi légabroncs a vizsgálat termékkörébe tartozik, kivéve, ha kifejezetten kizárják. A termékcímkézésről vagy a járműosztályozásról szóló különböző uniós vagy ENSZ-előírások keretében alkalmazott termékkörök nem relevánsak a termékkör meghatározása szempontjából, kivéve, ha szerepelnek a termékmeghatározásban, amint arra maga a fél által hivatkozott panasz is rámutat ([16]). Hozzá kell tenni, hogy nincs olyan követelmény, amely az érintett terméken belül a különböző terméktípusok egymás közötti felcserélhetőségét írná elő, továbbá hogy nem szükséges az, hogy minden egyes gumi légabroncsot minden egyes járműben/pozícióban használni lehessen. Ezek az elemek inkább a hasonló termék meghatározására vonatkoznak, és a kárelemzés szempontjából fontosak, valamint a termék összehasonlításához szükségesek. Hasonlóképpen, a más harmadik országok közigazgatási szervei által végzett vizsgálatok termékmeghatározása sem releváns tényező.

(77) Az ideiglenes gumi légabroncsokra vonatkozó állításokat (4M Pro&Invest, CRIA, Hyundai és Hankook), valamint a pótkocsikhoz használatos gumi légabroncsokra (4M Pro&Invest, CRIA és Otto Just) vonatkozó állításokat illetően a Bizottság megjegyezte, hogy az előterjesztett különbségek többsége – például a kisebb profilmélység vagy egyszerűbb profil, kisebb vagy nagyobb gumiabroncsnyomás, kisebb méret, kisebb szélesség stb. – nem eléggé konkrét és nem is eléggé azonosítható ahhoz, hogy a termékmeghatározás/kizárás alapjául szolgáljon. Ezenkívül a Bizottság által ellenőrzött vizsgálat nem erősítette meg azt az állítást, miszerint az említett gumi légabroncsokat az uniós gazdasági ágazat nem gyártotta. A Bizottság megállapította, hogy az uniós gazdasági ágazat – jóllehet korlátozott mennyiségben – mind ideiglenes abroncsok, mind pótkocsikhoz használt abroncsok gyártását is végezte. Továbbá – tekintettel az indokolatlanul alacsony árú kínai behozatal által gyakorolt erős nyomásra – az uniós gazdasági ágazat a jelenlegi piaci feltételek mellett valóban veszít pozíciójából a szóban forgó termékszegmensekben. Összességében a Bizottság úgy ítélte meg, hogy az ideiglenes gumiabroncsok és a pótkocsikhoz használt gumi légabroncsok ugyanazokkal az alapvető fizikai, kémiai és műszaki jellemzőkkel rendelkeznek. Ezek a termékek ugyanazokból az alapanyagokból készülnek, mint amelyeket az (62) preambulumbekezdés ismertet.

(78) A fehér oldalfalú gumi légabroncsokra vonatkozó állítást illetően a Bizottság megjegyezte, hogy a Vannetukku nem nyújtott be olyan megalapozott információkat és bizonyítékokat, amelyek alátámasztanák a fizikai, kémiai vagy műszaki jellemzőkben fennálló olyan konkrét különbségek meglétét, amelyek alapján a fehér oldalfalú gumi légabroncsokat ki kellene zárni. Hozzá kell tenni azt is, hogy a magasabb ár önmagában nem jelenti a dömping, az áralákínálás és/vagy az áron aluli értékesítés hiányát. Ezenkívül az ügyben rendelkezésre álló bizonyítékok és a nyilvánosan hozzáférhető információk ([17]) azt mutatták, hogy az említett abroncsokat az uniós gazdasági ágazat is gyártja.

([14]) A CRIA által felsorolt gumi légabroncsok a következők: a) a professzionális terepjáró gumiabroncsok, b) az első alkalommal 1990. október 1-je előtt nyilvántartásba vett gépjárművekre történő kizárólagos felszerelésre szánt gumiabroncsok, c) T típusú, ideiglenes használatra szánt tartalék gumiabroncsok, d) azon gumi légabroncsok, amelyek sebességindexe alacsonyabb, mint 80 km/h, e) azon gumi légabroncsok, amelyek névleges kerékpántátmérője nem haladja meg a 254 mm-t, vagy legalább 635 mm, f) a vontatási tulajdonságaik javítása érdekében kiegészítő eszközökkel felszerelt gumi légabroncsok, például a szöges gumiabroncsok, g) kizárólag versenyzésre szánt járművekre való felszerelésre tervezett gumi légabroncsok és h) használt gumi légabroncsok, kivéve, ha azokat harmadik országból importálják.

([15]) Az Egyesült Nemzetek Európai Gazdasági Bizottságának (ENSZ-EGB) 54. számú előírása – Egységes rendelkezések haszongépjárművek és pótkocsijuk gumiabroncsainak jóváhagyásáról (HL L 183., 2008.7.11., 41. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/54(2)/oj).

([16]) A panasz nyilvános változata, 5. oldal, 5. lábjegyzet.

([17]) *Forrás*: különböző kereskedők nyilvánosan elérhető weboldalai, például: Coker Tyre: https://cokertire.com/tires/styles/whitewall-tires/michelin.html (legutóbbi hozzáférés: 2026. április 27.), valamint Topbanden: https://www.topbanden.com/NL/Pneus/MICHELIN/X%20WhiteWall, (legutóbbi hozzáférés: 2026. április 27.).

(79) Hasonlóképpen, a különböző felek (B.I.S. Srl, Baltityre Group, Bronson Wheels AB, Edison, Gummistrada B.V, Maxxis Hellas, Pneurama Lda és VA-PA Toute Oy) által benyújtott, a (63) preambulumbekezdésben felsorolt általános állításokat illetően a Bizottság úgy ítélte meg, hogy azok nem szolgáltattak megalapozott bizonyítékot a szóban forgó gumi légabroncsok fizikai, kémiai vagy műszaki jellemzői közötti különbségekre vonatkozóan, amelyek alapján e gumi légabroncsok egyértelműen meghatározhatók lennének vagy kizárhatók lennének a vizsgált termék köréből.

(80) Az érdekelt felek végső tájékoztatását követően a Vannetukku megismételte azt az állítását, hogy a fehér oldalfalú gumi légabroncsokat ki kell zárni a termékkörből. A Vannetukku hangsúlyozta, hogy ezek az abroncsok jelentősen eltérnek a standard gumi légabroncsoktól, főként az oldalfalukon megtalálható további vastag fehér gumiréteg miatt, amely különböző nyersanyagokat és gyártási folyamatot tesz szükségessé. A Vannetukku hozzátette továbbá, hogy a fehér oldalfalú gumi légabroncsokra eltérő (alacsonyabb) sebességkorlátozások vonatkoznak, és azokat a világon nagyon kevés vállalat, az Unióban pedig egyetlen vállalat sem gyártja. A Vannetukku hangsúlyozta, hogy a fehér oldalfalú gumi légabroncsokat nem dömpingáron értékesítette. A Vannetukku fenntartotta, hogy épp ellenkezőleg, ezek a termékek általában csaknem kétszer olyan drágák, mint egy velük egyenértékű standard gumi légabroncs, és árszintjük stabil maradt a figyelembe vett időszak alatt. Ezen okok – nevezetesen az uniós termelés hiánya, valamint a dömping hiánya – miatt a Vannetukku úgy vélte, hogy nem a fehér oldalfalú abroncsok felelősek az uniós munkahelyek megszűnéséért, és azok nem okozhattak kárt az uniós gazdasági ágazatnak.

(81) A CRIA megismételte azt az állítását, hogy az ideiglenes abroncsokat, a pótkocsikhoz használt abroncsokat és a professzionális terepjáró-gumiabroncsokat ki kell zárni a jelenlegi vizsgálat hatálya alól, különösen azért, mert azok nem felcserélhetők a személygépkocsikhoz és a könnyű tehergépjárművekhez szokásosan használt gumi légabroncsokkal. E tekintetben a CRIA megismételte a fenti (74) preambulumbekezdésben már ismertetett érveket, és felsorolt számos olyan dömpingellenes vizsgálatot, amelyekben a Bizottság állítólag a felcserélhetőség hiánya miatt zárt ki bizonyos terméktípusokat ([18]). A CRIA szerint a Bizottság azon jellemzése, amely szerint e termékek végfelhasználása azonos, mivel „járművekre szerelik fel őket", reduktív volt, és nem tükrözte a gazdasági és funkcionális realitást. A CRIA hozzátette továbbá, hogy a Bizottság tévesen minősítette a termékkör meghatározása szempontjából irrelevánsnak és utasította el a gumiabroncsok címkézéséről szóló (EU) 2020/740 rendeletet és az ENSZ-EGB típus-jóváhagyási szabványait, és ezáltal figyelmen kívül hagyta a kötelező biztonsági jogszabályokat, amelyek egyértelműen osztályozzák a gumiabroncstípusokat.

(82) A Hyundai megismételte azt az állítását, hogy az ideiglenes használatra szánt tartalék abroncsokat a (69) preambulumbekezdésben leírtak szerint ki kell zárni a termékkörből, és hangsúlyozta, hogy ezek az abroncsok a jelölésük miatt egyértelműen megkülönböztethetők.

(83) Az Otto Just megismételte a pótkocsikhoz használt gumi légabroncsokra vonatkozó, a (71) preambulumbekezdésben összefoglalt állításait, és e szegmens differenciált értékelésére szólított fel.

(84) A termékkörre és különösen a fenti (76)–(78) preambulumbekezdésben már leírt és tárgyalt különböző terméktípusok felcserélhetőségének hiányára vonatkozó állításokat nem ismételték meg. A Bizottság fenntartotta, hogy a termékmeghatározás és a felcserélhetőség mértékének értékelése terén széles mérlegelési jogkörrel rendelkezik. E tekintetben bizonyos típusok még a személygépkocsikhoz és könnyű tehergépjárművekhez szokásosan használt gumi légabroncsok többségének körén belül sem feltétlenül alkalmasak valamennyi járműtípushoz és -mérethez gazdasági vagy funkcionális szempontból, ez azonban semmiképpen nem jelenti azt,

([18]) A Bizottság (EU) 2024/2163 végrehajtási rendelete (2024. augusztus 14.) a Kínai Népköztársaságból származó biodízel behozatalára vonatkozó ideiglenes dömpingellenes vám kivetéséről (HL L, 2024/2163, 2024.8.16., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/2163/oj), (40) preambulumbekezdés; A Bizottság (EU) 2025/261 végrehajtási rendelete (2025. február 10.) a Kínai Népköztársaságból származó biodízel behozatalára vonatkozó végleges dömpingellenes vám kivetéséről (HL L, 2025/261, 2025.2.11., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/261/oj), (17)–(25) preambulumbekezdés; A Bizottság 830/2014/EU végrehajtási rendelete (2014. július 30.) a kötőelemek és részeikre alkalmazandó jelenlegi dömpingellenes intézkedések tárgyát képező termékkör és az új exportőrre vonatkozó vizsgálat kérelmeiről, valamint a lehetséges visszatérítési kötelezettség nyújtásáról vagy a bizonyos esetekben a vám elengedéséről szóló 1890/2005/EK tanácsi rendelet, 2/2012/EU tanácsi végrehajtási rendelet és 205/2013/EU tanácsi végrehajtási rendelet módosításáról (HL L 228, 2014.7.31., 16. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2014/830/oj), (43) preambulumbekezdés; A Bizottság (EU) 2017/1932 végrehajtási rendelete (2017. október 23.) a Kínai Népköztársaságból származó asztali és konyhai kerámiaáruk behozatalára vonatkozó végleges dömpingellenes vám kivetéséről és a kivetett ideiglenes vám végleges beszedéséről szóló 412/2013/EU tanácsi végrehajtási rendelet módosításáról (HL L 273, 2017.10.24., 4. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/1932/oj), (21)–(24) preambulumbekezdés; A Bizottság (EU) 2023/2202 végrehajtási rendelete (2023. október 16.) a Kínai Népköztársaságból és Thaiföldről származó menetelt temperöntvény és gömbgrafitos öntöttvas csőszerelvények és -illesztések behozatalára vonatkozó végleges dömpingellenes vám kivetéséről szóló (EU) 2019/1259 végrehajtási rendelet módosításáról (HL L, 2023/2202, 2023.10.17., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/2202/oj), (29)–(32) preambulumbekezdés.

hogy a dömpingellenes vizsgálat céljából nem tartozhatnak ugyanazon termékmeghatározás alá. Az e felek által azonosított réspiaci gumiabroncsok azonos alapvető fizikai tulajdonságokkal rendelkeznek, mint a személygépkocsikhoz és a könnyű tehergépjárművekhez szokásosan használt abroncsok, nevezetesen mindegyik olyan pneumatikus, gumialapú abroncs, amelynek oldalfala és futófelület-szerkezete az alapvető használathoz igazodik, és amelyet a jármű kerekeire kell felszerelni, továbbá amely a jármű tömegét hordozva az úttal való érintkezési pontot képezi, miközben különböző kombinációkban tapadást, kormányozhatóságot, fékezési teljesítményt és lengéscsillapítást biztosít. Az e felek által a fizikai jellemzők vagy felhasználások tekintetében felvetett állítólagos különbségek nem mondanak ellent ennek az alapvető funkcionális hasonlóságnak, és ezért nem teszik lehetővé a személygépkocsikhoz és a könnyű tehergépjárművekhez használt gumi légabroncsok, valamint más réspiaci termékek közötti felcserélhetőség teljes hiányának megállapítását. A CRIA által előterjesztett különböző ügyekben a kizárások alapjául az adott vizsgálatokra jellemző egyedi tények, valamint minden esetben a termékek fizikai, kémiai és műszaki jellemzői közötti különbségek szolgáltak, így ezek nem bizonyították, hogy a Bizottság eltért volna a bevett gyakorlatától. A bimetál kötőelemek esetében például a termékek kizárásáról szóló döntés elsősorban a fizikai, kémiai és műszaki jellemzők közötti különbségeken ([19]) alapult, mivel ezek a kötőelemek valójában a rozsdamentes acél és szénacél kötőelemek sajátos kombinációját alkotják. Hasonlóképpen, az asztali és konyhai kerámiaárukra, illetve a menetes öntöttvas csőszerelvényekre vagy -illesztésekre vonatkozó vizsgálat során a különböző termékek termékkörből való kizárása szintén azok eltérő fizikai, kémiai és műszaki jellemzőin alapult. A biodízelügy is egyértelműen különbözik, mivel a fenntartható légijármű-üzemanyag azért került kizárásra, mert az a közúti közlekedéstől teljesen eltérő ágazatot (légi közlekedés) szolgál ki.

(85) Végezetül, ami a gumiabroncsok címkézéséről szóló (EU) 2020/740 rendeletnek és az ENSZ-EGB típus-jóváhagyási szabványainak állítólagos figyelmen kívül hagyását illeti, a Bizottság úgy ítélte meg, hogy azok nem relevánsak a termékkör meghatározása szempontjából, mivel a dömpingellenes vizsgálatban érintett terméket a vizsgálatot végző hatóság önállóan határozta meg a termék jellemzői és a piaci versenyviszonyok alapján, és nem a terméknek az uniós jog más szervei szerinti szabályozási besorolásához igazodott.

(86) Ezért a Bizottság elutasította a fent felsorolt terméktípusoknak a termékkörből való kizárására irányuló kérelmeket, és fenntartotta az eljárás megindításáról szóló értesítésben meghatározott és a fenti 2.1. szakaszban ismertetett termékmeghatározást.

2.4.1. *Az uniós piac három kategóriába sorolása*

(87) A panasz szerint a személygépkocsikhoz és a könnyű tehergépjárművekhez használt gumi légabroncsok piaca három különálló kategóriára osztható. Az 1. kategóriába tartozó gumi légabroncsok azok a prémium gumi légabroncsok, amelyek a legjobb teljesítményt nyújtják és amelyek ára a legmagasabb. A 2. kategóriába tartoznak a középkategóriásnak tekintett gumi légabroncsok, melyekre a legjobb ár-minőség arány jellemző. A 3. kategóriába tartozó gumi légabroncsok a piac költségtakarékos szegmensét alkotják.

(88) A Bizottság által gyűjtött és/vagy kapott információk megerősítették, hogy a személygépkocsikhoz és a könnyű tehergépjárművekhez használt gumi légabroncsok uniós piaca szegmentált. Bár – amint azt a (425) preambulumbekezdés részletesebben kifejti – az egyes kategóriák között nincs egyértelmű és állandóan fennálló határvonal, az érdekelt felek általában véve egyetértenek a Bizottság ténymegállapításai szerinti következő felosztásban.

a) Az 1. kategória az úgynevezett „prémium” szegmens, amelyet a főbb gyártók zászlóshajó-márkái alkotnak. Ebben a kategóriában a gumi légabroncsok tekintetében kulcsfontosságú tényező a márkaismertség, amely indokolja az elvárt magas teljesítményhez és a magas színvonalú technológiai tartalomhoz kapcsolódó magasabb árakat. Ez a kategória magában foglalja mind az eredeti berendezések, mind pedig a cserealkatrészek piacát.

b) A 2. kategória „köztes” szegmens, amely eredeti berendezésként és cserealkatrészként használt gumi légabroncsokat egyaránt magában foglal. Ebben a kategóriában is fontos a márkaismertség; a vásárlók általában jól ismerik a márkákat, és kötni tudják azokat az abroncsgyártóhoz. A vásárlásról meghozott döntésben fontosabb szerepet játszanak az árakkal kapcsolatos megfontolások.

c) A 3. kategória elsősorban a csereabroncsok „költségtakarékos” szegmensét fedi le, jóllehet ebben a kategóriában is sor kerülhet eredetialkatrész-értékesítésekre. Erre a szegmensre a gördülési ellenállás, a fékezés, a kezelés és a zajcsillapítás tekintetében korlátozottabb teljesítmény jellemző. A vevő által a vásárlással kapcsolatban meghozott döntésben az ár a legfontosabb, bár nem kizárólagos meghatározó tényező.

([19]) 830/2014/EU végrehajtási rendelet, (42) preambulumbekezdés.

(89) A Bizottság feljegyzést adott ki, amely márkák szerint feltérképezte a gumi légabroncsokat; ezt a feljegyzést 2025. szeptember 4-én észrevételezés céljából valamennyi érdekelt fél rendelkezésére bocsátotta.

(90) A feltérképezés a következő információk elemzésén alapult:

— a panasz (különösen annak 3. szakasza és 4. melléklete),

— a mintában szereplő vállalatok és az egyedi vizsgálatot kérő vállalatok kérdőívre adott válaszai ([20]), amelyek felkérést kaptak arra, hogy márkánként jelentsék be a megfelelő kategóriát, valamint

— a márkákat piaci megítélésük alapján kategóriákba soroló szakmai weboldalakon ([21]) szereplő információk.

2.4.2. *A gumi légabroncsok uniós piacára jellemző szegmentáció osztályozásával kapcsolatos állítások*

(91) Amint azt a (88) preambulumbekezdés megemlíti, az érdekelt felek általában elfogadták, hogy a piac három kategóriára (szegmensre) tagolódik, továbbá elfogadták a gumilégabroncs-márkák piacának a Bizottság által javasolt feltérképezését.

(92) A következő márkák más kategóriába történő átsorolására vonatkozóan érkeztek észrevételek: Barum, Debica, Dunlop, Tigar, General Tire, Gislaved, Hankook, Matador, Sava és Viking.

(93) Az érdekelt felek anonimitásának védelme érdekében a Bizottságnak nem állt módjában nyilvánosságra hozni, hogy egy adott észrevételt mely érdekelt fél terjesztett elő.

(94) A Hankook márkát illetően négy indokot hoztak fel annak alátámasztására, hogy ez a márka az 1. kategória helyett a 2. kategóriába sorolandó:

— A panasz a Hankook márkát a piaci ismeretség alapján a 2. kategóriába sorolta.

— A Hankook elismerte, hogy esetében folyamatban van a 2. kategóriáról az 1. kategóriára való áttérés, de jelenleg még nincs széles körű egyetértés arról, hogy már az 1. kategóriába tartozna.

— A Hankook a piaci megítélésre hivatkozott, idézve a „Tire Review 2018” [2018. évi áttekintés a gumi légabroncsokról] című dokumentumban ([22]) meghatározott átfogó kategóriabesorolásokat.

— A Hankook márka árai nem az 1. kategória árainak, hanem a 2. kategóriájú termékeket előállító más gyártók árainak felelnek meg.

(95) Figyelembe véve a piacnak a Bizottság által végzett feltérképezéséhez fűzött észrevételeket, valamint a (90) és (94) preambulumbekezdésben említett forrásokat, a Bizottság a Debica, a Barum, a Matador és a Sava márkát a 3. kategóriába tartozónak tekintette, míg a Hankook és a Dunlop márkát átsorolta az 1. kategóriából a 2. kategóriába. 2026. március 27-én a Bizottság tájékoztatta a feleket a gumi légabroncsok márka szerinti felülvizsgált feltérképezéséről.

3. DÖMPING

3.1. Az alaprendelet 2. cikkének (6a) bekezdése szerinti eljárás a rendes érték megállapításához

(96) Mivel a vizsgálat megindításakor elegendő arra utaló bizonyíték állt rendelkezésre, hogy Kínában az alaprendelet 2. cikke (6a) bekezdésének b) pontja értelmében jelentős torzulások állnak fenn, a Bizottság helyénvalónak ítélte, hogy a vizsgálatot a szóban forgó ország exportáló gyártói tekintetében az alaprendelet 2. cikkének (6a) bekezdése figyelembevételével indítsa meg.

([20]) A mintában szereplő vállalatok ügyleti értékesítési jegyzékében feltüntetett kategória.

([21]) https://www.tyrereviews.com/Tyre, https://www.grip500.it/pneumatico/, https://www.bandenexpert.be/bandenmerken/, https://www.bandenexpert.be/bandenmerken/, https://www.tyrecomp.co.uk/brands.htm és https://wulkanista.pl/klasy-opon/. A felsorolás nem kimerítő jellegű.

([22]) Tire Tier Study: Exploring the Criteria and Confusion of Tire Industry Tiers: The Results [Tanulmány a gumi légabroncsokról. Kritériumok és zűrzavar a gumilégabroncs-ágazatban. Eredmények]; megjelent: 2019. február 19. (szerző: Patti Hoying), https://www.tirereview.com/tier-study-results-based-on-tire-quality-engineering-performance (last accessed on 30 March 2026).

(97) Ebből következően a Bizottság az alaprendelet 2. cikke (6a) bekezdésének lehetséges alkalmazásához szükséges adatok összegyűjtése érdekében az eljárás megindításáról szóló értesítésben felkérte a Kínában működő valamennyi exportáló gyártót arra, hogy bocsássanak rendelkezésre információkat a vizsgált termék előállítása során felhasznált inputokra vonatkozóan. A kért információkat harmincnégy exportáló gyártó küldte meg.

(98) A vélt jelentős torzulásokra irányuló vizsgálathoz szükségesnek tartott információk összegyűjtése érdekében a Bizottság kérdőívet küldött a kínai kormánynak. Emellett az eljárás megindításáról szóló értesítés 5.3.2. pontjában a Bizottság felkérte az érdekelt feleket arra, hogy az eljárás megindításáról szóló értesítésnek az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való közzétételétől számított 37 napon belül ismertessék álláspontjukat és szolgáltassanak információkat az alaprendelet 2. cikke (6a) bekezdése alkalmazását illetően, és mindezeket támasszák alá bizonyítékokkal.

(99) A kínai kormánytól nem érkezett kitöltött kérdőív, és az alaprendelet 2. cikke (6a) bekezdésének alkalmazása kapcsán sem érkezett beadvány a kitűzött határidőn belül. Ezt követően a Bizottság tájékoztatta a kínai kormányt arról, hogy a jelentős torzulások Kínában való fennállásának megállapításához az alaprendelet 18. cikke értelmében a rendelkezésre álló tényeket fogja felhasználni.

(100) Az eljárás megindításáról szóló értesítésben a Bizottság jelezte, hogy a rendelkezésére álló bizonyítékokra való tekintettel a rendes érték torzulásmentes árak vagy referenciaértékek alapján történő meghatározása az alaprendelet 2. cikke (6a) bekezdésének a) pontja értelmében egy megfelelő reprezentatív ország kiválasztását teheti szükségessé. A panaszos által megfelelő reprezentatív országként azonosított ország Szerbia volt.

(101) A Bizottság 2025. szeptember 4-én egy feljegyzés (a továbbiakban: első feljegyzés) útján tájékoztatta az érdekelt feleket azokról a releváns forrásokról, amelyeket a rendes érték meghatározásához fel kívánt használni. A feljegyzésben a Bizottság teljeskörűen – többek között a nyersanyagokra, a munkaerőre és az energiára is kiterjedően – felsorolta az érintett termék előállításához felhasznált termelési tényezőket. Emellett a torzulásmentes árak, illetve referenciaértékek megválasztásának kritériumai alapján a Bizottság megjelölte a lehetséges reprezentatív országokat, nevezetesen Mexikót, Szerbiát és Törökországot. A Bizottsághoz észrevételek érkeztek a panaszostól, a CRIA-tól, a GITI csoporttól, a Hankook csoporttól, a Kumhotól és a Shandong Yongshengtől.

(102) A Bizottság 2025. október 14-én egy újabb feljegyzés (a továbbiakban: második feljegyzés) útján tájékoztatta az érdekelt feleket azokról a releváns forrásokról, amelyeket a rendes érték meghatározásához fel kívánt használni, és jelezte, hogy Törökországot kívánja reprezentatív országként figyelembe venni. Emellett a Bizottság tájékoztatta az érdekelt feleket arról, hogy az értékesítési, általános és igazgatási költségek (a továbbiakban: SGA-költségek), valamint a nyereség megállapításához a Brisa Bridgestone elnevezésű Törökországban működő gyártóra vonatkozóan rendelkezésre álló információkat kívánja felhasználni.

(103) A Bizottsághoz észrevételek érkeztek a CRIA-tól, a GITI csoporttól, a Hankook csoporttól, a Kumhotól, a Shandong Yongshengtől, a Sumitomo Rubbertől (Hunan) és a Sumitomo Rubbertől (Changshu) (a továbbiakban: Sumitomo csoport). Ezekkel az észrevételekkel a 3.3. szakaszban foglalkozunk.

3.2. **Rendes érték**

(104) Az alaprendelet 2. cikkének (1) bekezdése szerint „[a] rendes érték rendszerint az exportáló országban a független vevők által a szokásos kereskedelmi forgalom keretében ténylegesen fizetett vagy fizetendő árakon alapszik”.

(105) Az alaprendelet 2. cikke (6a) bekezdésének a) pontja szerint ugyanakkor, abban az esetben, ha „megállapítást nyer, hogy az exportáló országban fennálló, b) pont szerinti jelentős torzulások következtében nem helyénvaló az exportáló országbeli belföldi árak és költségek alkalmazása, a rendes értéket a torzulásoktól mentes árakat vagy referenciaértékeket tükröző előállítási és értékesítési költségek alapján kell képezni”, és annak „tartalmaznia kell az igazgatási, értékesítési és általános költségek, valamint a nyereség torzulástól mentes és észszerű összegét” (az igazgatási, értékesítési és általános költségekre a továbbiakban az „SGA-költségek” kifejezéssel utalunk).

(106) Az alábbiakban található részletes magyarázat szerint a Bizottság e vizsgálat keretében a rendelkezésre álló bizonyítékok alapján – a kínai kormány együttműködésének hiányára is figyelemmel – arra a következtetésre jutott, hogy indokolt az alaprendelet 2. cikke (6a) bekezdésének alkalmazása.

3.2.1. *Jelentős torzulások fennállása*

(107) Az alaprendelet 2. cikke (6a) bekezdésének b) pontja szerint a „[j]elentős torzulások azok a torzulások, amelyek akkor következnek be, ha a jelentett árak vagy költségek – a nyersanyag- és energiaköltségeket is beleértve – jelentős kormányzati beavatkozás hatására nem szabadpiaci erőviszonyok eredményei. A jelentős torzulások fennállásának értékelése során – többek között – figyelembe kell venni az alábbiak közül egy vagy több elem lehetséges hatását:

— a kérdéses piacot jelentős mértékben olyan vállalkozások szolgálják ki, amelyek az exportáló ország hatóságainak tulajdonában vannak, ellenőrzése vagy szakpolitikai felügyelete vagy irányítása alatt állnak,

— az állami jelenlét a vállalatokban lehetővé teszi az állam számára, hogy befolyást gyakoroljon az árak és a költségek tekintetében,

— a belföldi beszállítókat előnyben részesítő vagy a szabadpiaci erőviszonyokat más módon befolyásoló közpolitikák vagy intézkedések,

— a csődeljárási, a társasági jogi és a tulajdonjogi jogszabályok hiánya, diszkriminatív alkalmazása vagy nem megfelelő érvényesítése,

— a bérköltségek torzult volta,

— közpolitikai célokat megvalósító vagy az államtól más tekintetben nem függetlenül tevékenykedő intézmények által nyújtott finanszírozás vehető igénybe”.

(108) Mivel az alaprendelet 2. cikke (6a) bekezdésének b) pontjában felsorolt elemeknek nem együttesen kell fennállniuk, a jelentős torzulások fennállásának megállapításához nem szükséges mindegyik elemnek rendelkezésre állnia. Emellett bizonyos esetekben ugyanazok a ténybeli körülmények több felsorolt elem fennállásának megállapításához is felhasználhatók.

(109) Mindazonáltal az alaprendelet 2. cikke (6a) bekezdésének a) pontja értelmében vett jelentős torzulások fennállására vonatkozó következtetést az összes rendelkezésre álló bizonyíték alapján kell megfogalmazni. A torzulások fennállására vonatkozó általános értékelés során figyelembe vehetők az exportáló országot jellemző általános összefüggések és körülmények is, különösen olyan esetekben, amikor az exportáló ország gazdasági és közigazgatási berendezkedésének alapelemeiből fakadóan a kormányzat olyan alapvető hatáskörökkel rendelkezik, amelyek segítségével érdemben beavatkozhat a gazdaságba, és ennek hatására az árak és a költségek nem a piaci erőviszonyok szabad alakulásának eredményeként jönnek létre.

(110) Az alaprendelet 2. cikke (6a) bekezdésének c) pontja szerint „[a]mennyiben a Bizottság megalapozott jelzésekkel rendelkezik a b) pontban említettek szerinti torzulások egy adott országban vagy az ország egy adott ágazatában való fennállásáról, és amennyiben az e rendelet eredményes alkalmazása szempontjából helyénvaló, a Bizottságnak jelentést kell készítenie, nyilvánosságra hoznia és rendszeresen frissítenie, amelyben leírja a b) pontban említett piaci körülményeket az adott országban vagy ágazatban”.

(111) E rendelkezés alapján a Bizottság összeállított egy országjelentést Kínáról ([23]) (a továbbiakban: jelentés), amely bizonyítékokat tartalmaz arra vonatkozóan, hogy a kormányzat számos szinten jelentős mértékben beavatkozik a gazdaság működésébe, és ezzel torzulásokat idéz elő különösen több fontos termelési tényező (például a földterület, az energia, a tőke, a nyersanyagok és a munkaerő) esetében, illetve a kiválasztott ágazatokban (többek között a vegyiparban). Az érdekelt felek az eljárás megindításakor felkérést kaptak arra, hogy cáfolják, észrevételezzék vagy kiegészítsék a vizsgálat iratai között található bizonyítékokat. A Bizottság a jelentést a vizsgálat megindításakor elhelyezte a vizsgálat iratai között.

(112) A panaszos előadta, hogy az érintett termék ágazatában jelentős torzulások állnak fenn. Hivatkozott a jelentésre és a jelentést kiegészítő egyéb releváns bizonyítékokra. Konkrétabban: a panaszos rámutatott arra, hogy a kínai piac elszakad a rendes piaci erőktől, mivel Kína a „szocialista piacgazdaság” doktrínája alapján kommunista állam, és mivel a Kínai Kommunista Párt (a továbbiakban: KKP vagy párt) erős befolyást gyakorol a gazdaságra, beleértve a magánszektort is. Az alkotmányos hatalom, az ipari tervezés és az iparágakba ágyazott pártstruktúrák révén az állam határozza meg a gazdasági prioritásokat és az erőforrások elosztását.

([23]) Bizottsági szolgálati munkadokumentum piacvédelmi vizsgálatokhoz a Kínai Népköztársaság gazdaságának jelentős torzulásairól, 2024. április 10., (SWD(2024) 91 final), https://ec.europa.eu/transparency/documents-register/detail?ref=SWD(2024)91&lang=en.

(113) A panaszos előadta továbbá, hogy a Bizottság korábbi vizsgálatai jelentős torzulásokat tártak fel az autóbuszokhoz és a tehergépkocsikhoz használt gumi légabroncsok ágazatában, valamint az upstream ágazatokban, például az acél-, a petrolkémiai, az energia- és a textilágazatban. A panaszos szerint ezek a megállapítások a személygépkocsikhoz és a könnyű tehergépjárművekhez használt gumi légabroncsok ágazatára is vonatkoznak.

(114) A panaszos emellett további részletekre hívta fel a figyelmet az alábbi, jelentős torzulásokat eredményező tényezőkkel kapcsolatban.

(115) Először is, a panaszos előadta, hogy a személygépkocsikhoz és a könnyű tehergépjárművekhez használt gumi légabroncsok kínai piacát jelentős mértékben a kormány tulajdonában, ellenőrzése vagy szakpolitikai felügyelete alatt álló vállalatok szolgálják ki.

(116) Konkrétabban: a panaszos előadta, hogy a kínai gazdaság nagymértékben támaszkodik az állami tulajdonú vállalatokra, amelyek stratégiai szerepet játszanak az állami ellenőrzés fenntartásában. Az állami tulajdonú vállalatok Kína GDP-jének mintegy 25 %-át termelik meg, és a kritikus ágazatokban koncentrálódnak. Az állami tulajdonú eszközök felügyeletével és kezelésével megbízott bizottság (State-owned Assets Supervision and Administration, a továbbiakban: SASAC) felügyeli az állami tulajdonú vállalatokat, ipari terveket hajt végre, és ellenőrzi a vállalati erőforrásokat, a vezetést és a személyzet kinevezését, ezáltal biztosítva a párt céljainak elérését. Ez az átfogó ellenőrzés kiterjed a gumi légabroncsok ágazatára, valamint annak upstream és downstream ágazataira is.

(117) A panaszos hangsúlyozta, hogy az upstream ágazatokban, valamint magában gumilégabroncs-ágazatban is jelentős mértékű ellenőrzést gyakorolnak az állami tulajdonú vállalatok. A petrolkémiai ágazatokon túl a természetes gumi és a textil ágazatában is működnek jelentős állami tulajdonú szereplők Kínában. Több jelentős kínai gumilégabroncs-gyártó közvetlenül vagy közvetve kormányzati szervek tulajdonában van. Például a személygépkocsikhoz használt gumi légabroncsokat gyártó Shuangqian Tire Group Co. Ltd egy állami tulajdonú vállalat ellenőrzése alatt áll, a China National Tyre & Rubber Co. Ltd (a továbbiakban: CNRC) – Kína egyik legnagyobb gumilégabroncs-gyártója – pedig a SINOCHEM leányvállalata. Állami tulajdonú vállalatokat még olyan vállalatok is bevonnak a tőkeszerkezetükbe, amelyek többségi tulajdonosa nem az állam; erre példa többek között a Giti Tire Co. és a Prinx Chengshan (Shandong) Tire Co. Ez az upstream ágazatokban és magában a gumilégabroncs-ágazatban tetten érhető, mindent átható állami ellenőrzés is a piaci erők jelentős torzulásaira enged következtetni.

(118) Másodszor, a panaszos azzal érvelt, hogy a kormány és a KKP befolyása széles körben kiterjed a kínai vállalatokra, lehetővé téve az árakba és költségekbe való állami beavatkozást.

(119) A panaszos rámutatott arra, hogy a KKP beágyazott pártalapszervezeteken keresztül gyakorol ellenőrzést a vállalatok felett (a pártalapszervezetek megléte a három vagy több párttaggal rendelkező szervezetekben kötelező). Az állami tulajdonú vállalatokban a KKP jelentős hatáskörrel rendelkezik: kinevezi a vezetőket és irányítja a főbb döntéseket. Hozzá kell tenni azt is, hogy a magánvállalatokra egyre nagyobb nyomás nehezedik abban a tekintetben, hogy a pártvezetést beépítsék döntéshozatali folyamataikba. A KKP befolyását erősítik az olyan szakpolitikák, mint a 2018. évi vállalatirányítási kódex és a 2020. évi vélemény az egységfront által végzett munka megerősítéséről ([24]), amelyek a párt általi vezetést mozdítják elő a magánvállalkozásokban. Emellett a KKP „kétirányú belépési és keresztkinevezési" rendszere megkönnyíti a párttagok vállalati vezetésbe való integrációját. Az állami tulajdonú vállalatoknál a kulcsfontosságú vezetői pozíciókat a KKP tagjainak kell betölteniük, ami biztosítja a párt általi vezetést a vállalatirányításban. A KKP mind az állami tulajdonú vállalatoknál, mind a magánvállalatoknál ellenőrzi az emberi erőforrásokat, felügyeli a személyzeti döntéseket, és tehetség-adatbázisokat tart fenn annak érdekében, hogy a kinevezéseket összehangolja a párt célkitűzéseivel.

(120) Emellett a panaszos rámutatott arra, hogy a tizennegyedik nemzeti ötéves terv hangsúlyozza a KKP-iránymutatások betartását, és előírja, hogy a vállalatok kötelesek integrálni működésükbe a pártideológiát. Az olyan ágazati szövetségek, mint a CRIA és a Kínai Fém-, Ásvány- és Vegyianyag-importőrök és -exportőrök Kereskedelmi Kamarája (China Chamber of Commerce of Metals, Minerals and Chemicals Importers and Exporters, a továbbiakban: CCCMC) biztosítják, hogy a gumi légabroncsok gyártói és a kapcsolatban álló vállalatok betartsák az állami irányelveket. A CRIA – fióktelepeit és iránymutatásait kihasználva – hídként működik egyfelől a párt és a kormány, másfelől a vállalatok között, előmozdítva a KKP befolyását az ágazati teljesítmény ellenőrzésében. E szövetségek struktúráiba is beágyazódtak a KKP-hez kapcsolódó vezetők és párttagozatok.

([24]) A KKP Központi Bizottságának Főhivatala egy dokumentumot adott ki „Opinions on Strengthening the United Front Work of the Private Economy in the New Era" [Vélemények a magángazdaság egységfrontja által végzett munkának az új korszakban történő megerősítéséről] (2020. szeptember 15.), amely a következő internetcímen érhető el: https://interpret.csis.org/translations/the-general-office-of-the-ccp-central-committee-issued-the-opinion-on-strengthening-the-united-front-work-of-the-private-economy-in-the-new-era/.

(121) A panaszos előadta továbbá, hogy a főbb gumilégabroncs-gyártók, például a Qingdao Doublestar, a Shuangqian Tire Group Co., Ltd. és a Sailun Group Co. esetében jelentős pártbefolyás mutatkozik meg, amely a KKP-hez kapcsolódó vezetőkön keresztül és az állami tulajdon útján valósul meg. A panaszos hangsúlyozta, hogy a mindent átható állami ellenőrzés és pártellenőrzés korlátozza a kínai vállalatok azon képességét, hogy önállóan határozzák meg az árakat és a költségeket, tekintettel arra, hogy azokat a KKP célkitűzéseivel összhangban lévő, nem piaci megfontolások befolyásolják, ami azt jelenteni, hogy az árak és a költségek elszakadnak a rendes piaci erőviszonyoktól.

(122) Harmadszor, a panaszos rámutatott arra, hogy Kínában az állami szakpolitikák és intézkedések előnyben részesítik a belföldi beszállítókat, és jelentősen torzítják a szabadpiaci erőviszonyokat, többek között a gumi légabroncsok ágazatában és annak ellátási láncában is. A kínai kormány az ötéves terveken keresztül átfogó tervezést végez, többek között ágazatspecifikus tervek útján, amelyek a termelésre, az innovációra és a zöld fejlesztésre vonatkozó célokat is meghatároznak. Ezek a tervek előnyben részesítik az olyan kulcsfontosságú upstream ágazatokat, mint a petrolkémiai termékek, a természetes gumi, az acél és az energia ágazatai, valamint a gumilégabroncs-gyártó iparhoz kapcsolódó downstream iparágak.

(123) A panaszos kiemelte, hogy a kormányzati szakpolitikákat úgy alakították ki, hogy fokozott ellenőrzés lehessen gyakorolható az abroncságazat felett. E szakpolitikák stratégiailag támogatják az ágazat fejlődését, biztosítva az állami célkitűzésekkel való összhangot és fokozva a kormányzati befolyást az ágazat valamennyi szintjén. Az ötéves tervek például kifejezetten foglalkoznak a gumi légabroncsok ágazatával, amely közvetlenül részesül a kínai kormány támogatásából. A gumi légabroncsok a tizennegyedik ötéves terv időszakában alkalmazandó, a petrolkémiai és vegyipar magas színvonalú fejlesztésének előmozdítására vonatkozó iránymutatás hatálya alá tartoznak. Ez az iránymutatás nem csupán a gumilégabroncs-termékeknek a szabványosított digitális átalakítással történő fejlődését hangsúlyozza, hanem a technológiai és minőségi szabványok ágazaton belüli javítására is összpontosít. A végrehajtást a CRIA-hoz hasonló ágazati szövetségek segítik elő, amelyek közvetítőként működnek a kormány és a gumilégabroncs-gyártó vállalatok között, biztosítva az iránymutatásban felvázolt stratégiai célkitűzésekkel való összhangot. A kínai kormány kedvező közbeszerzési eljárásokat, pénzügyi támogatásokat és egyéb eszközöket alkalmaz annak érdekében, hogy a külföldi piacokon növelje a belföldön gyártott gumi légabroncsok versenyképességét.

(124) A panaszos továbbá rámutatott arra, hogy a tartományi kormányok rendeleteket adnak ki a gumi légabroncsok gyártóinak támogatására. Ennek egyik legfőbb példája Shandong tizennegyedik ötéves terve, amelynek célja a közszféra támogatásának megszilárdítása és a magánvállalkozások képességeinek javítása, és fókuszában a gépjárműipar ellátási lánca és erőforrás-elosztása áll. A tartomány saját gépjárműiparát „az ellátási láncban megvalósuló szinergia és az erőforrás-elosztási képesség” révén célozta meg. Más állami beavatkozások közvetlenül támogatják a gumilégabroncs-gyártókat azok K+F-beruházásai, zöldítési kezdeményezései és a termelési lánc-javítását célzó tevékenységeik terén.

(125) A panaszos felhívta a figyelmet arra is, hogy ezek a politikák mesterségesen csökkentik a termelési költségeket. Az Egy övezet, egy út kezdeményezés például segíti a kínai gumilégabroncs-gyártók hatókörének megnövelését azzal, hogy kedvező módokat kínál az exportra, és megszilárdítja piaci pozíciójukat a globális piacon és Kínában egyaránt.

(126) Negyedszer, a panaszos rámutatott a kínai csődeljárási, a társasági jogi és a tulajdonjogi jogszabályok hiányára, diszkriminatív alkalmazására, illetve nem megfelelő érvényesítésére. A panaszos különösen azt hangsúlyozta, hogy – a csőd elkerülését lehetővé tevő támogatás útján – mesterséges támogatásban részesülnek olyan pénzügyileg fenntarthatatlan gumilégabroncs-gyártók, amelyek helyi és nemzetközi szinten versenyeznek külföldi vállalatokkal.

(127) A panaszos rámutatott továbbá arra, hogy Kínában nincsenek magántulajdonban lévő földterületek: a földterületek kiosztását a kormány ellenőrzi, és arra nem piacvezérelt döntések nyomán, hanem politikai megfontolások fényében kerül sor. Ez tisztességtelen előnyhöz juttatja az államilag támogatott gumilégabroncs-gyártó vállalatokat, tovább torzítva a piacot és aláásva a gumi légabroncsok ágazatán belüli szabadpiaci versenyt.

(128) Ötödször, a panaszos előadta, hogy Kínában a bérköltségek jelentősen torzultak, és megjegyezte, hogy az országban csak egyetlen jogilag elismert szakszervezet működik, amely a KKP ellenőrzése alatt áll. Ez az ellenőrzés – párosulva a korlátozó munkaügyi gyakorlatokkal, továbbá azzal, hogy Kína nem erősítette meg a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet kulcsfontosságú egyezményeit – olyan politikai beavatkozást eredményez, amely befolyásolja a bérmegállapítási folyamatokat, aminek következtében inkább állami, semmint piaci alapú bérek adódnak. Emellett a háztartás-regisztrációs rendszer hátrányosan megkülönbözteti a migráns munkavállalókat azáltal, hogy korlátozza a társadalmi és gazdasági előnyökhöz való hozzáférést, tovább torzítva a munkaerőköltségeket a kínai gazdaságon belül.

(129) Hatodszor, a kínai gumilégabroncs-gyártók közpolitikai célokat megvalósító vagy az államtól más tekintetben nem függetlenül tevékenykedő intézmények által nyújtott finanszírozást vehetnek igénybe. Nemcsak a legnagyobb kínai bankok vannak állami tulajdonban, hanem a magánbankoknak is tartaniuk kell magukat a nemzeti szakpolitikákhoz üzleti tevékenységük során. Ez azt eredményezi, hogy a kedvezményes beruházások az „ösztönzött" iparágak felé áramlanak. A panaszos a kínai gumilégabroncs-gyártók számára biztosított ilyen előnyöket szemléltetendő kiemelte, hogy egyes vállalatok (például a Shanghai Huayi csoport, a Double Coin és a Prinx Chengshan) állami bankoktól, például a Kínai Export-Import Banktól és a Bank of Chinától kapnak kedvezményes hiteleket és finanszírozást. Emellett egyes vállalatok (mint például a Doublestar) szoros kapcsolatokat tartanak fenn bankokkal (mint például a Bank of Communications), amelyek jelentős támogatás nyújtását vállaltak a beruházások és a hitelkeretek finanszírozása terén; ez pedig jól mutatja az említett pénzügyi intézmények szakpolitikai indíttatású motivációit.

(130) A panaszos jelezte továbbá, hogy Kínában a kötvény- és hitelminősítések gyakran túl magasak, és rendszeresen meghaladják nemzetközi megfelelőik értékelését. Ez a torzulás az „ösztönzött" vagy más módon kijelölt iparágaknak nyújtott implicit állami garanciákból ered, amelyek tulajdonképpen a kötvényekkel kapcsolatban felmerülő nemteljesítési kockázatot csökkentik. Példaként említhetők azok a kínai hitelügynökségek, amelyek az elismert nemzetközi ügynökségekhez képest jóval magasabb minősítést adnak a vállalatoknak, valamint kedvezőbb hitelfeltételeket kínálnak számukra.

(131) Összességében a panaszos azt adta elő, hogy a kínai gazdaság egészét jelentős torzulások érintik, amelyek következésképpen a gumi légabroncsok ágazatára is kiterjednek. A kínai kormány a gumi légabroncsok ellátási láncának minden szintjén beavatkozik, ami olyan helyzetet eredményez, ahol az inputokra, az inputok inputjaira stb. különböző módokon hatnak a kormányzati torzulások.

(132) A panaszos tehát azzal érvelt, hogy a gumi légabroncsok ágazatában az alaprendelet 2. cikkének (6a) bekezdése szerinti jelentős torzulások állnak fenn.

(133) A Bizottság megvizsgálta, hogy az alaprendelet 2. cikke (6a) bekezdésének b) pontja értelmében fennálló jelentős torzulások következtében helyénvaló-e a Kínában érvényes belföldi árak és költségek alkalmazása. Az elvégzett elemzés általában véve a kínai gazdaságba való jelentős mértékű kormányzati beavatkozással, valamint konkrétan az érintett gazdasági ágazat és az érintett termék piacának sajátos helyzetével foglalkozott.

(134) A Bizottság ezt a vizsgálatot a vizsgálat iratai között megtalálható bizonyítékokra alapozta. Az ügyben rendelkezésre álló bizonyítékok egyebek mellett a nyilvánosan hozzáférhető források felhasználásával összeállított jelentésből származtak. A Bizottság ezeket a bizonyítékokat kiegészítette a Kínában fennálló jelentős torzulások alátámasztása szempontjából releváns különböző kritériumokkal kapcsolatos saját kutatásával.

3.2.1.1. A kínai belföldi árakat és költségeket befolyásoló jelentős torzulások

(135) A kínai gazdasági rendszer a „szocialista piacgazdaság" koncepcióján alapul. Ez a kínai alkotmányban is rögzített koncepció határozza meg a kínai gazdaságirányítást. Alapelve, hogy „a termelőeszközök állami tulajdonban, azaz a nép egészének tulajdonában és a dolgozók kollektív tulajdonában vannak" ([25]).

([25]) Jelentés: 2. fejezet, 7. o.

(136) Az állami tulajdonon alapuló gazdaság „a nemzetgazdaság első számú motorja”, és az államnak feladata a gazdaság „konszolidációjának és növekedésének biztosítása” ([26]). Ennek megfelelően az egészen friss, 2024. évi szakpolitikai dokumentumokból is az tűnik ki, hogy a kínai kormány továbbra is arra törekszik, hogy „előmozdítsa az állami tulajdonú tőke koncentrációját a fontos iparágakban […] és az előretekintő stratégiai feltörekvő iparágakban ([27])”, valamint hogy „megerősítse az állami tulajdonú vállalatok magas színvonalú fejlesztését támogató tőkeinjekciókat” ([28]). Következésképpen Kína általános gazdasági berendezkedése nemhogy lehetővé teszi, hanem kifejezetten megköveteli a gazdaságba való jelentős mértékű állami beavatkozást. Az az alapelv, hogy az állami tulajdon elsőbbséget élvez a magántulajdonnal szemben, a teljes jogrendszert áthatja, és minden fontosabb jogszabályban alapelvként kap hangsúlyt.

(137) Jó példa erre a kínai ingatlantörvény, amely a szocializmus kezdeti szakaszára hivatkozva az államot olyan alapvető gazdasági rendszer fenntartásával bízza meg, amelyben uralkodó szerepet játszik az állami tulajdon.

(138) A jogrendszer megtűr más tulajdoni formákat is, de azoknak az állami tulajdon mellett kell fejlődniük ([29]). Ennek megfelelően jóllehet a magángazdaság fejlődésének előmozdításáról szóló 2025. évi törvény (a továbbiakban: a magángazdaságról szóló törvény) ([30]) hivatalosan elismeri, hogy a magánvállalkozások „a szocialista piacgazdaság fontos elemei”, azt is előírja, hogy „a magán gazdasági szervezetek és üzemeltetőik támogatják a Kínai Kommunista Párt vezetését, a kínai sajátosságokkal bíró szocialista rendszerhez igazodnak, és aktívan részt vesznek a modern szocialista hatalom építésében” ([31]).

(139) Következésképpen a gazdasági szereplőkre – közvetlenül vagy közvetve – vonatkoznak a pártállami intézmények szakpolitikai iránymutatásai, illetve az ilyen intézmények által támasztott adminisztratív irányítási és ideológiai összehangolási követelmények, ami állandósítja a versenykörnyezeten belül megmutatkozó strukturális torzulásokat.

(140) Hozzá kell tenni, hogy a kínai jog szerint a szocialista piacgazdaság fejlesztése a Kínai Kommunista Párt (KKP) vezetésével történik, a kínai állam és a KKP struktúrái minden szinten (a jog, az intézmények és a személyek szintjén egyaránt) egymásba fonódnak, és olyan felépítményt alkotnak, amelyben a KKP és az állam szerepe nem választható szét.

(141) A kínai alkotmány 2018. márciusi módosítása nyomán a KKP vezető szerepe még nagyobb hangsúlyt kapott azzal, hogy az alkotmány 1. cikkébe is bekerült.

(142) A módosítás a cikk korábbi első mondata mögé, amely szerint „[a] Kínai Népköztársaság alaprendszere a szocialista rendszer”, beillesztett egy új második mondatot, amely szerint „[a] kínai típusú szocializmus meghatározó eleme a Kínai Kommunista Párt [KKP] vezető szerepe” ([32]). Ez jól szemlélteti, hogy a KKP milyen mértékben gyakorol megkérdőjelezhetetlen és egyre nagyobb mértékű ellenőrzést a kínai gazdasági rendszer felett.

(143) Ez a vezető szerep és ellenőrzés alapvető ismérve a kínai rendszernek, és túlmutat a más országokban megszokott helyzeten, ahol a kormány a szabadpiaci erők működése mellett lát el általános makrogazdasági szabályozó szerepet.

(144) A kínai állam intervencionista gazdaságpolitikát követve valósítja meg céljait, amelyek egybeesnek a KKP politikai programjában foglaltakkal, nem pedig a szabadpiacon uralkodó gazdasági viszonyokat tükrözik ([33]). A kínai hatóságok által alkalmazott intervencionista gazdaságpolitikai eszközök sokrétűek, és az ipartervezésre, a pénzügyi rendszerre és a szabályozási környezet szintjére egyaránt kiterjednek.

([26]) Jelentés: 2. fejezet, 7–8. o.

([27]) Lásd: a KKP Központi Bizottságának határozata az átfogó mélyreható reformról és a kínai típusú modernizáció előmozdításáról, II.5. szakasz, elérhető a következő internetcímen: https://www.gov.cn/zhengce/202407/content_6963770.htm (hozzáférés: 2025. november 11.).

([28]) Lásd: az Államtanács véleménye az állami tulajdonú tőkeműveletek költségvetési rendszerének további javításáról, elérhető a következő internetcímen: https://www.gov.cn/zhengce/content/202401/content_6924612.htm (hozzáférés: 2025. november 11.).

([29]) Jelentés: 2. fejezet, 10., 18. o.

([30]) Lásd a következő internetcímen: https://www.gov.cn/yaowen/liebiao/202504/content_7022018.htm (hozzáférés: 2025. november 11.).

([31]) Uo., 5. cikk.

([32]) Megtekinthető a következő internetcímen: http://www.npc.gov.cn/zgrdw/englishnpc/Constitution/node_2825.htm (hozzáférés: 2025. november 25.).

([33]) Jelentés: 2. fejezet, 29–30. o.

(145) Először: az állam által gyakorolt ellenőrzés általános szintjén a kínai gazdaság fejlődési irányát az ipartervezés összetett rendszere határozza meg, amely kihat az országban zajló valamennyi gazdasági tevékenységre. A tervek áthatják az ágazati és a horizontális politikák bonyolult szövevényét, és a kormányzat minden szintjén jelen vannak.

(146) A tartományi szintű tervek részletesek, míg az országos szintűek általánosabb célokat tűznek ki. A tervek emellett meghatározzák az érintett gazdasági ágazatok támogatásának eszközeit, valamint a célkitűzések megvalósításának időkereteit is. Egyes tervek konkrét kimeneti célokat rögzítenek.

(147) A tervek a kormányzati prioritásoknak megfelelően kijelölik, hogy mely konkrét ipari ágazatokat, gazdasági szereplőket ([34]) és/vagy projekteket kell pozitív vagy negatív prioritásnak tekinteni, és milyen konkrét fejlesztési célokat kell velük kapcsolatban teljesíteni (ipar-korszerűsítés, nemzetközi terjeszkedés stb.).

(148) 2025-ben a KKP Központi Bizottsága elemzést tett közzé, amely megerősítette a tervek kötelező jellegét: „A nemzeti fejlesztési tervek tudományos megfogalmazása és eredményes végrehajtása fontos eszköz ahhoz, hogy pártunk eredményesen tölthessen be vezető szerepet a gazdasági és társadalmi fejlődésben. A modernizációs gyakorlat részeként Kína olyan intézményi rendszert vizsgált meg és hozott létre, amelynek keretében a Párt Központi Bizottságának központosított és egységes vezetése alatt a Párt Központi Bizottságának plenáris ülése tervjavaslatot nyújt be, az Államtanács elkészíti a terv vázlatának tervezetét, az Országos Népi Gyűlés pedig a terv nyilvános bejelentése és végrehajtása előtt felülvizsgálja és jóváhagyja azt. Ez gyakorlatilag azt jelenti, hogy a Párt javaslatai az állam és a nép akaratává alakulnak át. E folyamatnak köszönhetően a Párt Központi Bizottságának főbb stratégiai lépései az országos szintű végrehajtásra vonatkozó, jogilag kötelező erejű tervekké transzformálódnak” ([35]).

(149) A gazdasági szereplőknek – a magán- és az állami tulajdonban lévőknek egyaránt – tehát lényegében a tervrendszer által megszabott realitáshoz kell igazítaniuk üzleti tevékenységüket. Nemcsak a tervek kötelező volta miatt, hanem azért is, mert az illetékes kínai hatóságok a kormányzat valamennyi szintjén a tervek szerint járnak el és hatáskörüket azoknak megfelelően gyakorolják, a gazdasági szereplők kénytelenek követni a tervekben meghatározott prioritásokat ([36]).

(150) Másodszor, a pénzügyi források elosztásának szintjén Kína pénzügyi rendszerét az állami tulajdonú kereskedelmi és fejlesztési bankok uralják, amelyeket a kínai kormány „a reálgazdaságot szolgáló, valamint a nemzetgazdaság stabilitását és hosszú távú fejlődését hathatósan támogató fő erőként” ([37]) jellemez. Ezeknek a bankoknak a hitelezési politikájuk kialakításakor és végrehajtásakor a kormányzat iparpolitikai célkitűzéseihez kell igazodniuk, ahelyett, hogy elsődlegesen az adott projekt gazdasági megalapozottságát értékelnék ([38]).

(151) Ugyanez vonatkozik a kínai pénzügyi rendszer többi elemére, például a részvény-, kötvény- és magántőkepiacokra stb. Továbbá a pénzügyi rendszer ezen szegmenseiről is elmondható, hogy intézményi berendezkedésük és tevékenységük nem a pénzügyi piacok hatékony működését szolgálja, hanem az állam és a KKP számára biztosítja az ellenőrzés és a beavatkozás lehetőségét ([39]).

(152) Harmadszor: a szabályozási környezet szintjén az államnak a gazdaságba való beavatkozása sokféle formában jelenik meg.

([34]) Ilyen például az úgynevezett „kis óriás” vállalatok kategóriája (lásd a jelentés 2. fejezetét, 22. o.), amelyekre vonatkozóan a kínai kormány 2024-ben bejelentette, hogy *„az új iparosítás előmozdítására irányuló erőfeszítések részeként”* továbbra is támogatásban részesíti azokat; lásd a következő internetcímen: https://english.www.gov.cn/news/202406/19/content_WS6672c84ac6d0868f4e8e8531.html#:~:text=China%20will%20scale%20up%20support,of%20Industry%20and%20Information%20Technology (hozzáférés: 2025. november 25.).

([35]) Lásd: https://www.qstheory.cn/20250428/e7943a2c8fef49efb520aa336197849c/c.html, (hozzáférés: 2025. november 25.).

([36]) Jelentés: 4. fejezet, 57. o., 92. o.

([37]) Lásd a következő internetcímen: https://www.mof.gov.cn/zhengwuxinxi/caizhengxinwen/202503/t20250329_3961036.htm (hozzáférés: 2025. november 11.).

([38]) Jelentés: 6. fejezet, 149–150. o.

([39]) Jelentés: 6. fejezet, 153–171. o.

(153) Például a közbeszerzési szabályokat rendszeresen használják fel a gazdasági hatékonyságtól eltérő szakpolitikai célok elérése érdekében, ami akadályozza ezen a területen a piacközpontú elvek érvényesülését. Az alkalmazandó jogszabályok kifejezetten előírják, hogy a közbeszerzéseket úgy kell lebonyolítani, hogy azok „megvalósítsák a nemzetgazdasági és a társadalmi fejlődéshez kapcsolódó szakpolitikai célkitűzéseket” ([40]). Az viszont, hogy nincs meghatározva e célok mibenléte, széles mérlegelési jogkört biztosít a döntéshozó szervek számára ([41]). Ezenkívül az alkalmazandó jogszabályok olyan szabályokat tartanak fenn, amelyek kifejezetten hátrányosan különböztetik meg a nem hazai termékeket azáltal, hogy előírják a következőket: „a belföldi termékre vonatkozó árajánlat esetében 20 %-os mértékben csökkentett árat kell alkalmazni, és az értékelési folyamat során ezt a csökkentett árat kell figyelembe venni” ([42]). Ennek eredményeként a közbeszerzési döntések a hazai termékeket részesítik előnyben, és nem szabadpiaci erőviszonyok alapján születnek.

(154) Ugyanígy a beruházások területén a kínai kormány jelentős mértékben ellenőrzi és befolyásolja mind az állami, mind a magánberuházások rendeltetését és méretét. A beruházások szűrése, valamint a beruházásokhoz kapcsolódó különféle ösztönzők, korlátozások és tilalmak fontos hatósági eszközei az iparpolitikai célok támogatásának, például a kulcságazatok feletti állami ellenőrzés fenntartásának vagy a belföldi ipar megerősítésének ([43]). A kínai kormány például arra törekszik, hogy „optimalizálja a főbb ipari alapok működési és felügyeleti mechanizmusát annak biztosítása érdekében, hogy az alapok befektetési irányítása megfeleljen a nemzeti stratégiák követelményeinek” ([44]). A 2025. évi „A magánberuházások fejlesztésének előmozdítását célzó számos intézkedés” című dokumentumban ([45]) felvázolt szakpolitikák is azt szemléltetik, hogy a kínai kormány hogyan gyakorol irányítást a gazdaság fölött a pénzügyi források irányításával. E dokumentum szerint a kínai kormány célja, hogy „növelje a központi költségvetési forrásokat a minősített magánberuházási projektek támogatása érdekében, és aktív irányító és vezető szerepet játsszon”. A kínai kormány emellett „megfelelően ki kívánja használni az új szakpolitikai pénzügyi eszközöket [és] támogatni kíván számos minősített magánberuházási projektet a fontos iparágakban és kulcsfontosságú területeken” ([46]).

(155) A kínai kormány gazdasági beavatkozásait úgy alakítják ki, mint „a nemzeti fejlesztési tervek és a főbb stratégiák végrehajtásával kapcsolatos költségvetési, monetáris, ipari, ár- és foglalkoztatási politikák, illetve egyéb szakpolitikák összehangolt erőfeszítéseit” ([47]).

(156) Összefoglalva: a kínai gazdasági modell olyan alapelveken nyugszik, amelyek biztosítják és ösztönzik a sokrétű kormányzati beavatkozást. A jelentős mértékű kormányzati beavatkozás ellentétes a piaci erők szabad érvényesülésével, ennélfogva a piaci elveknek megfelelő hatékony erőforrás-elosztáshoz képest torzulásokat eredményez ([48]).

3.2.1.2. Jelentős torzulások az alaprendelet 2. cikke (6a) bekezdése b) pontjának első franciabekezdése szerint: a kérdéses piacot jelentős mértékben olyan vállalkozások szolgálják ki, amelyek az exportáló ország hatóságainak tulajdonában vannak, ellenőrzése vagy szakpolitikai felügyelete vagy irányítása alatt állnak.

(157) Kínában az állam tulajdonában lévő, annak ellenőrzése és/vagy szakpolitikai felügyelete vagy irányítása alatt álló vállalatok jelentős részét teszik ki a gazdaságnak.

([40]) Lásd: A Nemzeti Fejlesztési és Reformbizottság iránymutatása a közbeszerzési szervek fő feladatainak teljesítéséről, 4. cikk, elérhető a következő internetcímen: https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/tz/202511/t20251111_1401536.html (hozzáférés: 2025. november 12.).

([41]) Jelentés: 7. fejezet, 204–205. o.

([42]) Lásd: Az Államtanács közleménye a közbeszerzésre és más kapcsolódó szakpolitikákra vonatkozó nemzeti termékszabványok végrehajtásáról, III. szakasz, elérhető a következő internetcímen: https://www.gov.cn/zhengce/content/202509/content_7042999.htm (hozzáférés: 2025. november 12.).

([43]) Jelentés: 8. fejezet, 207–208. és 242–243. o.

([44]) Lásd: a KKP Központi Bizottságának határozata az átfogó mélyreható reformról és a kínai típusú modernizáció előmozdításáról, III.9. szakasz, elérhető a következő internetcímen: https://www.gov.cn/zhengce/202407/content_6963770.htm (hozzáférés: 2025. november 11.).

([45]) Lásd a következő internetcímen: https://www.gov.cn/zhengce/content/202511/content_7047643.htm (hozzáférés: 2025. november 11.).

([46]) Ugyanott, 11. szakasz.

([47]) Ugyanott, V.16. szakasz (legutóbbi hozzáférés: 2025. november 11.).

([48]) Jelentés: 2. fejezet, 19–24. o.; 4. fejezet, 69. és 99–100. o.; 5. fejezet, 130–131. o.

(158) Az érintett termék ágazatát főként olyan magántulajdonban lévő vállalatok szolgálják ki, mint a Shandong Linglong Tire Co. ([49]), vagy olyan vállalatok, amelyekben az állam kisebbségi részesedéssel rendelkezik – ilyen például a Sailun csoport ([50]), amely 1,18 %-ban van állami tulajdonban ([51]) vagy a Zhongce Rubber csoport ([52]), amely 36 %-ban van állami tulajdonban ([53]).

(159) Emellett számos vállalatról mondható el, hogy az állam nem csupán részesedéssel rendelkezik benne, hanem ellenőrzést is gyakorol felette; ilyen például a Qingdao Double Star Co. Ltd. ([54]), amely 41,35 %-ban állami tulajdonban van és a qingdaói városi SASAC irányítása alatt áll, vagy a Double Star Dongfeng Tire, amely a Qingdao Double Star Co. Ltd. 100 %-os tulajdonában lévő leányvállalat ([55]). További példa a Guizhou Tyre Co. Ltd. ([56]), amely 20,48 %-ban állami tulajdonban van, és Guiyang város népi kormányának ellenőrzése alatt áll ([57]).

(160) Megjegyzendő az is, hogy az érintett termék ágazatát főként magánvállalatok szolgálják ki, például: a SINOCHEM (a központi SASAC ellenőrzése alatt álló ([58]) állami tulajdonú vállalat) tulajdonában lévő CNRC ([59]) és a SINOPEC ([60]) (a központi SASAC ellenőrzése alatt álló másik állami tulajdonú vállalat ([61])) – mindkettő a szintetikus gumi vezető gyártója, mely anyag az érintett termék gyártásának kulcsfontosságú inputja ([62]).

(161) Általánossá vált, hogy a KKP a magánvállalatok esetében is beavatkozik az operatív döntéshozatalba ([63]), és a KKP az ország gazdaságának szinte valamennyi területén vezető szerepet követel. Az állam által a KKP vállalatokon belüli alapszervezetein keresztül gyakorolt befolyás ténylegesen azt eredményezi, hogy a gazdasági szereplők a kormány ellenőrzése és szakpolitikai felügyelete alatt állnak, tekintve, hogy Kínában az állam és a pártszervezetek milyen szorosan összefonódtak egymással.

(162) Ezenkívül az érintett termék ágazatát számos kormányzati szakpolitika érinti, ilyen például az Ipari és Információtechnológiai Minisztériumnak „A tizennegyedik ötéves terv időszaka során a vegyipar és a petrolkémiai ipar magas színvonalú fejlesztésének előmozdítására vonatkozó iránymutatások” című dokumentuma, amelynek II.3. szakasza előírja „a vegyipari termékek kínálatának minőségét javító intézkedések” végrehajtását. Összpontosítani kell a stratégiai fontosságú feltörekvő iparágakra […], és fel kell gyorsítani […] a nagy teljesítményű gumik és műanyagok […] fejlesztését […]. A zöld termékek arányát növelni kell bizonyos ágazatokban, például a gumi légabroncsok ágazatában […]. A vállalkozásokat ösztönözni kell a termékminőség javítására, valamint márkák létrehozására és fejlesztésére.” Ezen túlmenően a szóban forgó iránymutatás V. szakasza előírja, hogy be kell vezetni „az ömlesztett termékekre, például a műtrágyákra és a gumi légabroncsokra alkalmazandó internetalapú iparilánc-monitoringot” ([64]).

(163) A gumi légabroncsok ágazata tartományi szintű szakpolitikák hatálya alá is tartozik, ilyen például Shandong tartománynak a vegyipar fejlesztéséről szóló tizennegyedik ötéves terve, amely kifejezetten a „gumi légabroncsok ágazatára” nézve írja elő a következőket: „[a]z iparpolitikák és az ipari szabványok következetes végrehajtása, olyan vállalkozások integrálása és kivonása, amelyek éves termelési kapacitása kevesebb mint 1,2 millió kizárólag acélból

([49]) Lásd a következő internetcímen: https://www.linglong.cn/ és https://www.linglong.cn/Upload/202505/20250524113047_5549.pdf, 81. o. (hozzáférés: 2025. november 25.).
([50]) Lásd a következő internetcímen: https://www.sailungroup.com/ (hozzáférés: 2025. november 25.).
([51]) Lásd: a Sailun csoport 2024. évi éves jelentése, 93. oldal, elérhető a következő internetcímen: https://sailuns3.s3.cn-northwest-1.amazonaws.com.cn/upload/portal/20250429/039e9b432aecd14b5a5b934b0b0cf103.pdf (hozzáférés: 2025. november 25.).
([52]) Lásd a következő internetcímen: https://www.zcrubber.com/ (hozzáférés: 2025. október 6.).
([53]) Lásd: a Zhongce Rubber csoport 2024. évi éves jelentése, 50. oldal, elérhető a következő internetcímen: https://file.finance.qq.com/finance/hs/pdf/2025/08/20/1224519453.pdf (hozzáférés: 2025. november 25.).
([54]) Lásd: a Qingdao Double Star Co. Ltd. 2024. évi éves jelentése, 63. oldal, elérhető a következő internetcímen: https://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESZ_STOCK/2025/2025-3/2025-03-28/10815489.PDF (hozzáférés: 2025. október 6.).
([55]) Ugyanott, 159. o.
([56]) Lásd a következő internetcímen: https://www.gztyre.com/ (hozzáférés: 2025. november 25.).
([57]) Lásd: a Guizhou Tyre Co Ltd. 2024. évi éves jelentése, 76. és 78. oldal, elérhető a következő internetcímen: https://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESZ_STOCK/2025/2025-4/2025-04-26/11007719.PDF (hozzáférés: 2025. november 25.).
([58]) Lásd a következő internetcímen: http://www.sasac.gov.cn/n2588045/n27271785/n27271792/index.html (hozzáférés: 2025. november 25.).
([59]) Lásd a következő internetcímen: https://rubber.chemchina.com/ (hozzáférés: 2025. november 25.).
([60]) Lásd a következő internetcímen: http://www.sinopecgroup.com/group/ (hozzáférés: 2025. november 25.).
([61]) Lásd a következő internetcímen: http://www.sasac.gov.cn/n2588045/n27271785/n27271792/index.html (hozzáférés: 2025. október 6.).
([62]) Lásd: https://pdf.dfcfw.com/pdf/H3_AP202312271615027520_1.pdf (hozzáférés: 2025. november 25.).
([63]) A KKP alapszabályának 33. cikke, a kínai társasági törvény 19. cikke, a magángazdaságról szóló törvény 5. cikke. Lásd még: jelentés: 3. fejezet, 47–50. o.
([64]) Lásd a következő internetcímen: https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2022-04/08/content_5683972.htm (hozzáférés: 2025. november 25.).

készült radiál abroncs (a nagy teherbírású abroncsok, a légi közlekedésben használt abroncsok, a széles keresztmetszetű tömlő nélküli abroncsok kivételével) és kevesebb mint 5 millió félacél radiál abroncs (a defekttűrő gumiabroncsok, a csúcskategóriás versenyabroncsok és az rendkívül kis keresztmetszetű abroncsok kivételével). […] A csúcskategóriás és szegmentált piacok tendenciáit követve olyan csúcskategóriás termékek kifejlesztése, amelyekre jellemző a nagyon alacsony keresztmetszet, a laposodás, az alacsony gördülési ellenállás, az alacsony zajkibocsátás és a defekttűrés; a nagy teljesítményű radiál gumiabroncsokat, például az intelligens gumiabroncsokat, a biztonsági gumiabroncsokat, az alacsony gördülési ellenállású gumiabroncsokat és a rendkívüli mértékben kopásálló gumiabroncsokat érintő K+F tevékenység és gyártás bővítése a termékek hozzáadott értékének és piaci részesedésének növelése érdekében. A Shandong-félszigeten és Észak-Shandongban működő abroncságazati klaszterek megerősítése; az ipart támogató létesítményekkel való kapcsolatok megerősítése; a gumiadalék-ágazati klaszter fejlesztése Nyugat-Shandongban; valamint a gumifeldolgozó berendezések ágazatához kapcsolódó klaszter bővítése Kelet-Shandongban. Az abroncságazat digitalizációjának, hálózatfejlesztésének és intelligens fejlődésének átfogó javítása; a gumilégabroncs-ipari intelligens gyárak építése szerte a tartományban; továbbá a gumilégabroncs-gyártó ipar internetes felhőplatformjának létrehozása. A nyersköpeny gyártási folyamatának aktív előmozdítása (ideértve például a gumi finomítását és a sugárzásos elővulkanizálási technológiát); a gumiabroncsok másodlagos használatának ösztönzése; a hulladékká vált gumiabroncsok esetében a zöld pirolízis és a korom-visszanyerés technológiájának előmozdítása; az ipar zöld körforgásos fejlődésének ösztönzése. […] 2025-re az abroncságazat termelési értéke eléri a 200 milliárd RMB-t; 8 olyan abroncsgyártó vállalat lesz, amelynek árbevétele meghaladja a 10 milliárd RMB-t; ezek közül kettő esetében a 20 milliárd RMB-t is meghaladja az érték, és 1–2 vállalat fog bekerülni a globális abroncságazat első 10 vállalata közé” ([65]).

(164) A kormányzati felügyelet és szakpolitikai ellenőrzés önkormányzati szinten is létezik. Példaként említhető Changchun önkormányzata, az úgynevezett „Autóváros” ([66]), ahol a Shandong Linglong Tire Co. Ltd 4,89 milliárd RMB összegű beruházási megállapodást írt alá egy olyan gyárra vonatkozóan, amely évente 14,2 millió abroncsot képes előállítani. A changchuni személygépkocsi-fejlesztési övezet kiemeli: „az eredmények a tartományi pártbizottság, a tartományi kormány, a települési pártbizottság és a települési önkormányzat politikai iránymutatásának és határozott vezetésének, [valamint] az autóipari fejlesztési övezet pártbizottságára jellemző kohéziónak és innovációnak köszönhetők” ([67]).

(165) Az állami ellenőrzés és a szakpolitikai felügyelet megfigyelhető az érintett ipari szövetségek szintjén is ([68]).

(166) Például a CRIA ([69]) – amelynek a Shandong Linglong Tire Co., Ltd, a Sailun Group, a Zhongce Rubber Group, a CNRC, a Qingdao Double Star Co. Ltd, a Guizhou Tyre Co., Ltd a tagjai ([70]) – 15 fiókkal és szakmai bizottsággal rendelkezik, amelyek közül a legnagyobb a gumi légabroncsokért felelős részleg. A gumi légabroncsok ágazatában működő vállalatok termelése a kínai belföldi gumilégabroncs-gyártás mintegy 80 %-át teszi ki. A CRIA 62 irányító egységgel rendelkezik, amelyek közül a Zhongce Rubber Group Co., Ltd. tölti be az elnöki tisztet, a Sailun Group Co., Ltd. és a Linglong Tire Co., Ltd. pedig az alelnöki tisztet ([71]). A CRIA-n belül a gumi légabroncsokért felelős részleg a CRIA alapszabályának rendelkezéseit követi, amely kimondja, hogy a CRIA célja, hogy a tagokat kiszolgálja, a kormányt és a vállalkozásokat összekötő hídként funkcionáljon, valamint különböző feladatokat lásson el az Általános Szövetség vezetésével ([72]).

(167) A CRIA alapszabályának 3. cikke kimondja, hogy a szervezet a KKP „általános vezetése szerint jár el. A Szövetség [a KKP] alkotmányának rendelkezéseivel összhangban létrehozza [a KKP] szervezetét, párttevékenységet végez, és biztosítja a pártszervezetek tevékenységéhez szükséges feltételeket. A Szövetség bejegyzéséért és irányításáért felelős szervezet a Polgári Ügyek Minisztériuma, a pártépítésért felelős szervezet pedig a [központi SASAC] pártbizottsága”. A Szövetség elfogadja a nyilvántartásba vételért és irányításért felelős hatóság, a pártépítésért

([65]) Lásd a következő internetcímen: https://huanbao.bjx.com.cn/news/20211201/1191133.shtml (hozzáférés: 2025. november 25.).
([66]) „A statisztikák azt mutatják, hogy Changchunban a gépjárműipar 2021-ben 614,3 milliárd RMB termelési értéket ért el, ami a város teljes ipari termelési értékének 70,3 %-át teszi ki. (…) Továbbá a changchuni autóipar gazdasági és technológiai fejlesztési övezet hathatós támogatást nyújt a város gépjárműiparának a szakpolitikai támogatás, a tehetségek bevonzása, a logisztika stb. tekintetében.” Lásd a következő internetcímen: https://en.people.cn/n3/2023/0828/c90000-20064539.html (hozzáférés: 2025. október 15.).
([67]) Lásd a következő internetcímen: https://changchun.ifeng.com/a/20200701/14287256_0.shtml (hozzáférés: 2025. november 25.).
([68]) Jelentés: 2. fejezet, 24–27. o.
([69]) Lásd a következő internetcímen: https://ccb.cria.org.cn/ (hozzáférés: 2025. november 25.).
([70]) Lásd a következő internetcímen: https://www.cria.org.cn/c/member (hozzáférés: 2025. november 25.).
([71]) Lásd a következő internetcímen: https://tyre.cria.org.cn/c/id/1772857864279343106 (hozzáférés: 2025. november 25.).
([72]) Ugyanott.

felelős hatóság, valamint az ipar igazgatásáért felelős illetékes szakhatóságok szakmai útmutatásait, felügyeletét és irányítását” ([73]). A 36. cikk továbbá kimondja, hogy az egyesületért felelős személynek többek között a következő feltételeknek kell megfelelnie: „[t]artania kell magát a [KKP] általi vezetéséhez, támogatnia kell a kínai típusú szocializmust, határozottan végre kell hajtania a párt irányvonalát, alapelveit és politikáit, valamint jó politikai tulajdonságokkal kell rendelkeznie” ([74]).

(168) Következésképpen az érintett termék ágazatában a magántulajdonú gyártók nem működhetnek piaci feltételek mellett. Ugyanis az ágazatban az állami tulajdonú vállalatokra és a magántulajdonú vállalatokra egyaránt kiterjed a szakpolitikai felügyelet és irányítás.

3.2.1.3. Jelentős torzulások az alaprendelet 2. cikke (6a) bekezdése b) pontjának második franciabekezdése szerint: az állami jelenlét a vállalatokban lehetővé teszi az állam számára, hogy befolyást gyakoroljon az árak és a költségek tekintetében

(169) A kínai kormány a vállalatokban való állami jelenlétének köszönhetően abban a helyzetben van, hogy befolyást gyakorolhat az árakra és a költségekre. Ugyanis a KKP-nek az állami és a magántulajdonú vállalatokban egyaránt jelen lévő alapszervezetei révén az állam egy olyan fontos csatornával rendelkezik, amelynek révén befolyásolhatja az üzleti döntéseket.

(170) A kínai társasági jog 17. cikke szerint minden vállalatnál KKP-szervezetet kell létrehozni (és ebben a KKP alapszabályának 30. cikke szerint legalább három KKP-tagnak lennie kell) ([75]), amely számára az adott vállalatnak kell biztosítania a szükséges működési feltételeket.

(171) Ezt a szabályt a jelek szerint korábban nem mindig tartották be, illetve érvényesítették szigorúan. Legkésőbb 2016-tól azonban a KKP erőteljesebben, mintegy politikai alapelvként ([76]) érvényesíti azt az igényét, hogy az állami tulajdonú vállalatokban ellenőrzése alatt tartsa az üzleti döntéseket, többek között azzal, hogy nyomást gyakorol a magántulajdonú vállalatokra, hogy azok elsődlegesnek tekintsék a „patriotizmust”, és pártfegyelmet ([77]) tanúsítsanak.

(172) Értesülések szerint már 2017-ben a mintegy 1,86 millió magántulajdonú vállalat 70 %-ában működött pártalapszervezet, a vállalatok pedig egyre inkább arra kényszerültek, hogy a KKP szervezeteinek engedjék át a végső üzleti döntéshozatal jogát ([78]). 2022-ben hasonló becslésekről számoltak be ([79]). Ezek a szabályok a kínai gazdaság teljes egészében, minden ágazatra kiterjedően érvényesülnek, így az érintett termék gyártóinak és az inputanyagok beszállítóinak esetében is.

(173) Ezenfelül 2020. szeptember 15-én „A KKP Központi Bizottsága Főhivatalának iránymutatása az Egységfront munkájának a magánszektorban, az új korszak jegyében történő fokozásához” címmel megjelent egy dokumentum (a továbbiakban: az iránymutatás) ([80]), amely tovább növelte a pártbizottságok magántulajdonú vállalkozásokban játszott szerepét.

(174) Az iránymutatás II.4. szakasza kimondja: „[f]okoznunk kell a pártnak az Egységfront magánszektorban végzett munkájának vezetésére irányuló általános képességét, és hatékonyan intenzívebbé kell tennünk a munkát ezen a területen”; a III.6. szakasz pedig a következőket jelenti ki: „[t]ovább kell fokoznunk a pártépítési tevékenységet a magánvállalkozásokban, és lehetővé kell tennünk a pártalapszervezetek számára, hogy hatékonyan betölthessék védőbástya szerepüket, és lehetővé kell tennünk a párttagok számára, hogy élcsapatként és úttörőként maguk is szerepet játszhassanak.” Az iránymutatás tehát hangsúlyozza, illetve fokozni kívánja a KKP szerepét a vállalatokban és egyéb magánszektorbeli gazdasági szereplőkben ([81]).

([73]) Lásd: https://www.cria.org.cn/c/id/1760859134713970690 (hozzáférés: 2025. november 25.).
([74]) Ugyanott.
([75]) Jelentés: 3. fejezet, 40. o.
([76]) Lásd például: Blanchette, J.: Xi’s Gamble: *The Race to Consolidate Power and Stave off Disaster* [Xi játszmája: esély a hatalom konszolidálására és a katasztrófa elhárítására]; Foreign Affairs, 100. kötet, 4. szám, 2021. július/augusztus, 10–19. o.
([77]) Jelentés: 3. fejezet, 41. o.
([78]) Megtekinthető a következő internetcímen: https://www.reuters.com/article/us-china-congress-companies-idUSKCN1B40JU (hozzáférés: 2025. november 25.).
([79]) Megtekinthető a következő internetcímen: https://asia.nikkei.com/Business/Companies/China-s-companies-rewrite-rules-to-declare-Communist-Party-ties#:~:text=HONG%20KONG%20--%20China's%20Communist%20Party%20congress%20underlined%20fears%20that (hozzáférés: 2025. november 25.).
([80]) A KKP Központi Bizottsága Főhivatalának iránymutatása az Egységfront munkájának a magánszektorban, az új korszak jegyében történő fokozásához: www.gov.cn/zhengce/2020-09/15/content_5543685.htm (hozzáférés: 2025. november 25.).
([81]) Financial Times (2020): „Chinese Communist Party asserts greater control over private enterprise” [A Kínai Kommunista Párt fokozottabb ellenőrzés alá vonja a magánvállalkozásokat]: https://on.ft.com/3mYxP4j (hozzáférés: 2025. november 25.).

(175) A vizsgálat megerősítette, hogy a gumi légabroncsok ágazatában is előfordulnak a vezetői pozíciók és a KKP-tagság/pártfunkciók közötti átfedések. Példaként említhető, hogy a SINOCHEM igazgatótanácsának elnöke, illetve vezérigazgatója a SINOCHEM pártbizottságának titkára, illetve titkárhelyettese is egyben ([82]). Ugyanígy a Qingdao Double Star Co. Ltd. elnöke és igazgatója egyúttal a vállalat pártbizottságának titkára és helyettes titkára is ([83]). A Guizhou Tyre Co., Ltd igazgatótanácsának elnöke pedig a pártbizottság titkári tisztségét tölti be ([84]).

(176) Emellett a gumi légabroncsokat gyártó vállalatok kifejezetten megemlítik, hogy a KKP befolyással van a magatartásukra. Például a Qingdao Double Star Co. Ltd. 2024. évi éves jelentésében így nyilatkozik: „A jelentéstételi időszakban a vállalat ragaszkodott ahhoz, hogy a magas színvonalú pártépítési tevékenységet használják ki a magas színvonalú fejlesztési folyamat irányítására", és gondoskodott arról, hogy „a pártépítési tevékenység vezető szerepet kapjon a magas színvonalú fejlesztés előmozdításában: [a vállalat] [m]egerősítette a pártépítési tevékenység vezető szerepét, a fő feladatokra és a fő üzleti tevékenységre összpontosított, mélyreható oktatást végzett az »Elgondolás a kínai sajátosságokkal rendelkező szocializmusról egy új korszak jegyében« Hszi Csin-ping-féle eszméje kapcsán, előmozdította a párt innovatív elméleti eredményeit a vállalat üzleti fejlődésének irányítása érdekében, […] úttörő csapatot hozott létre a gyártás, a tudományos kutatás, a marketing és az irányítás területén, valamint integrálta a pártépítési tevékenységet a napi működésbe" ([85]). Hasonlóképpen, a Guizhou Tyre Co., Ltd. is úgy ítéli meg, hogy „[á]llami tulajdonú holdingtársaságként a vállalat mindig kitart a párt állami tulajdonú vállalatok feletti megingathatatlan vezetése mellett. Az alapszabály egyértelműen meghatározza a pártszervezet jogállását a vállalatirányításban, és integrálja a párt vezetését a vállalatirányítás valamennyi aspektusába" ([86]).

(177) Az abroncságazatban és a más ágazatokban (így a pénzügyi és az inputokat előállító ágazatokban) működő vállalatokban való állami jelenlét lehetővé teszi a kínai kormány számára, hogy befolyást gyakoroljon az árakra és költségekre.

3.2.1.4. Jelentős torzulások az alaprendelet 2. cikke (6a) bekezdése b) pontjának harmadik franciabekezdése szerint: a belföldi beszállítókat előnyben részesítő vagy a szabadpiaci erőviszonyokat más módon befolyásoló közpolitikák vagy intézkedések.

(178) A kínai gazdaság irányát jelentős mértékben egy részletesen kidolgozott tervrendszer határozza meg, amely prioritásokat állít fel és célokat tűz ki a központi, a megyei és a helyi kormányzati szervek számára. A tervek a kormányzat valamennyi szintjén jelen vannak, és gyakorlatilag minden gazdasági ágazatot lefednek. A tervek kötelezően betartandó célokat rögzítenek, miközben a közigazgatás egyes szintjein működő hatóságok figyelemmel kísérik, hogy az alattuk lévő szinten elhelyezkedő kormányzati szervek hogyan hajtják végre őket.

(179) Összességében a kínai tervrendszer hatására az erőforrások a kormányzat által stratégiaiként kijelölt vagy politikailag másként fontosnak tartott ágazatokba irányulnak, ahelyett, hogy elosztásukat a piaci erők határoznák meg ([87]).

(180) A kínai hatóságok több olyan szakpolitikát is elfogadtak, amelyek az érintett termék ágazatának működésére nézve irányadóak.

([82]) Lásd: https://www.sinochem.com/sinochem/guwm/zlzz/gltd/A031002002003Gone1.html (hozzáférés: 2025. november 11.).

([83]) Lásd: A Qingdao Double Star Co. Ltd. 2024. évi éves jelentése, 36. oldal, elérhető a következő internetcímen: https://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESZ_STOCK/2025/2025-3/2025-03-28/10815489.PDF (hozzáférés: 2025. november 25.).

([84]) Lásd: a Guizhou Tyre Co Ltd. 2024. évi éves jelentése, 44. oldal, elérhető a következő internetcímen: https://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESZ_STOCK/2025/2025-4/2025-04-26/11007719.PDF (hozzáférés: 2025. november 25.).

([85]) Lásd: a Qingdao Double Star Co. Ltd. 2024. évi éves jelentése, 14. oldal, elérhető a következő internetcímen: https://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESZ_STOCK/2025/2025-3/2025-03-28/10815489.PDF (hozzáférés: 2025. november 25.).

([86]) Lásd: a Guizhou Tyre Co Ltd. 2023. évi éves jelentése, 41. oldal, elérhető a következő internetcímen: https://pdf.dfcfw.com/pdf/H2_AN202404151630237833_1.pdf?1713215477000.pdf, (hozzáférés: 2025. november 25.).

([87]) Jelentés: 4. fejezet, 56–57. és 99–100. o.

(181) A nyersanyagipar fejlesztéséről szóló tizennegyedik ötéves terv ([88]) célja, hogy áttörést érjen el a kulcsfontosságú nyersanyagok kapcsán „[a]z *olyan kulcsfontosságú alkalmazási területeken, mint például* […] *a bionikus szintetikus gumi*” ([89]). Az Ipari és Információtechnológiai Minisztériumnak „A tizennegyedik ötéves terv időszaka során a vegyipar és a petrolkémiai ipar magas színvonalú fejlesztésének előmozdítására vonatkozó iránymutatások” című dokumentuma, valamint Shandong tartománynak a vegyipar fejlesztéséről szóló tizennegyedik ötéves terve további olyan rendelkezéseket tartalmaz, amelyek kifejezetten az abroncságazatot érintik.

(182) Hasonlóképpen, tartományi szinten Anhui tartománynak az új anyagok iparágának fejlesztéséről szóló tizennegyedik ötéves terve ([90]) szerint a kormányzati hatóságok az alábbiak szerint kívánják alakítani az ágazat ipari szerkezetét: „[a]z autóiparra, az elektronikára, a nagy sebességű vasutakra, az űrrepülésre és az atomenergia-ágazatra összpontosítva, valamint Anqing, Huainan és más helyszínek ipari alapjaira támaszkodva fokozni kell a kutatás-fejlesztés és az innováció intenzitását, és lendületesen fejleszteni kell az olyan gumitermékeket, amelyek különleges tulajdonságokkal bírnak, illetve amelyekhez különleges eljárások kapcsolódnak (például a magas és alacsony hőmérsékletnek való ellenállás, az öregedésállóság, az ablációállóság, a vegyianyag-állóság, az időjárás-állóság, az ózonállóság, az ívfényállóság stb.)”. A terv a kulcsfontosságú termékek jegyzékében megemlíti továbbá a következőket: „hidrogénezett nitrilgumi; brómozott nitrilgumi; oldószeres eljárással készült butadién-sztirol gumi; izopréngumi és monomerjei; akrilgumi; speciális fluorozott gumi; fluor-szilikon gumi; elektromosan szigetelő szilikongumi”, valamint az áttörést jelentő technológiák jegyzékében a következőket: „[n]itrilgumi-hidrogénezési technológia; a karboxil-nitril gumi előkészítési technológiája; funkcionalizált SSBR-gyártási technológia; energiatakarékos szintetikusgumi-szárítási technológia; az emulgeálást, a polimerizációt és a koncentrációt érintő technológia; környezetbarát segédanyag-helyettesítési technológia stb.” ([91]).

(183) Hasonlóképpen, Gansu tartománynak a nyersanyagipar fejlesztéséről szóló tizennegyedik ötéves terve ([92]) tartalmaz egy szakaszt, melynek tárgya a „finomvegyipar” és amely előírja, hogy „[t]örekedni kell arra, hogy 2025-ig az iparág teljes ipari termelésének értéke elérje az 50 milliárd jüant”, és hogy a szintetikus gumi ágazatában „[a] kiemelt vállalkozásokra összpontosítva lendületesen fejleszteni kell a környezetbarát gumiadalékokat, és a vulkanizálást gyorsító CBS/MBS sorozatot, a szén-diszulfidot, az oldhatatlan ként, a kiváló minőségű kormot és egyéb termékeket”, a fejlett petrolkémiai anyagokkal kapcsolatban pedig a következőket írja: „[a] kiemelt vállalkozásokra összpontosítva javítani kell Gansu tartományban a speciális műszaki minőségű műanyagokhoz, a speciális szintetikus gumihoz [stb.] kapcsolódó színvonalat és kapacitást,” és „[l]endületesen fejleszteni kell az új kulcsfontosságú stratégiai anyagokat”. A petrolkémiai ágazatban „fejleszteni kell a műszaki minőségű műanyagokat, a speciális szintetikus gumit, a speciális rostokat, biológiailag lebomló, nagy teljesítményű anyagokat és nagy teljesítményű összetett anyagokat”.

(184) Gansu tartomány tizennegyedik ötéves terve a kulcsfontosságú projektek listáján említést tesz a PetroChina Lanzhou Petrochemical Company vállalatról és egy új, a nitrilgumihoz kapcsolódó 35 000 tonna/év kapacitású létesítmény építéséről, amelynek fő részei egy vegyi előkészítő egység, egy polimerizációs egység, egy monomer-visszanyerő egység, egy iszaptározó, egy keverőegység és egy koagulációs szárító- és csomagolási egység; a beruházás összértéke több mint 84 millió RMB ([93]). Jiangxi tartománynak a petrolkémiai ipar magas színvonalú fejlesztéséről szóló tizennegyedik ötéves terve ([94]) kimondja, hogy „kiterjesztjük a szervesszilícium-termékek, […] például a szilikonolaj, a szilikongumi […] és a fehér korom alkalmazási körét. Meg fogjuk erősíteni az új vegyi anyagok kutatását, fejlesztését és gyártását, és lendületesen végezzük az élvonalbeli új anyagok, például a speciális gumi fejlesztését […]”. A speciális gumit illetően arról is rendelkezik, hogy a kormány „az oldószeres eljárással készült butadién-sztirol gumi […], a hidrogénezett nitrilgumi, a halogénezett butilgumi, a hidrogénezett sztirolból készült termoplasztikus elasztomerek (HSBC-k), az izopréngumi […], termoplasztikus vulkanizált anyagok, az etilén-propilén-gumi […] stb. fejlesztésére fog összpontosítani”.

([88]) Lásd a következő internetcímen: https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/202112/29/5665166/files/90c1c79a00b44c67b59c29392476c862.pdf (hozzáférés: 2025. november 25.).
([89]) Ugyanott.
([90]) Anhui tartomány tizennegyedik ötéves terve az új anyagok iparágának fejlesztéséről, közzétéve 2022. február 28-án, III. szakasz, 6. táblázat.
([91]) Ugyanott.
([92]) Lásd a következő internetcímen: https://gxt.gansu.gov.cn/gxt/c106992/202201/1959993/files/bc8a41db8b904e55b5bd7017eb42d119.pdf (hozzáférés: 2025. november 25.).
([93]) Ugyanott.
([94]) Lásd: https://huanbao.bjx.com.cn/news/20211115/1187880.shtml (hozzáférés: 2025. november 25.).

(185) Emellett Jilin tartománynak a petrolkémiai ipar fejlesztéséről szóló tizennegyedik ötéves terve ([95]) úgy rendelkezik, hogy a kormány „teljes mértékben elő fogja mozdítani az új vegyipari anyagok, például a műszaki minőségű műanyagok, a speciális szintetikus gumi és a nagy teljesítményű szálak ágazatának fejlődését; ki fogja terjeszteni az új vegyi anyagok alkalmazási körét a gépjárművek, a vasúti közlekedés, az űrrepülés stb. területén; és megvalósítja a petrolkémiai ipari rendszer magas színvonalú fejlesztését tartományunkban", valamint „[h]angsúlyt fektet majd […] az etilén-propilén gumira és az üzemanyagként használt etanolra, a különleges finomított szénszálakra, a nagy mértékben aktív poliizobutilénre, a különleges gumira és műanyagokra, valamint egyéb különleges termékekre, […] és három fő versenyképes ágazatot fog létrehozni (a szintetikus gyanta, a szintetikus gumi és az alapvető szerves vegyi nyersanyagok ágazatát), fokozni fogja a petrolkémiai ipar versenyképességét és belső fejlődési lendületét, valamint segíteni fogja a versenyképes termékklaszterek és konkrét termékláncok működtetését".

(186) Összességében elmondható, hogy a kínai kormány intézkedései a gazdasági szereplőket az ágazathoz kapcsolódó közpolitikai célkitűzések teljesítésére ösztönzik. Az itt felsorolt eszközökkel a kínai kormány az ágazat fejlesztését és működését, valamint az upstream inputokat azoknak gyakorlatilag valamennyi vonatkozására kiterjedően irányítja és ellenőrzi. Az intézkedések gátolják a piaci erők szabad érvényesülését.

3.2.1.5. Jelentős torzulások az alaprendelet 2. cikke (6a) bekezdése b) pontjának negyedik franciabekezdése szerint: a csődeljárási, a társasági jogi és a tulajdonjogi jogszabályok hiánya, diszkriminatív alkalmazása vagy nem megfelelő érvényesítése

(187) Az ügyben rendelkezésre álló információk szerint a kínai csődjogi rendszer alkalmatlan a céljainak elérésére, így például arra, hogy biztosítsa a követelések és a tartozások méltányos rendezését, vagy hogy védelmet nyújtson a hitelezők és az adósok törvényes jogai és érdekei számára. Ennek okai a jelek szerint abban keresendők, hogy bár formálisan a kínai csődjog hasonló elveken nyugszik, mint más, Kínán kívüli országok megfelelő jogszabályai, a kínai rendszert a jogérvényesítés alapvető hiánya jellemzi.

(188) A csődesetek száma az ország gazdaságának méretéhez képest feltűnően alacsony, nem utolsósorban azért, mert a fizetésképtelenségi eljárásoknak számos olyan hiányosságuk van, amelyek a gyakorlatban visszatartják a vállalkozásokat a csődvédelem igénybevételétől. Emellett az állam továbbra is hangsúlyos és tevékeny szerepet játszik a fizetésképtelenségi eljárásokban, és sok esetben közvetlenül befolyásolja azok kimenetelét ([96]); ezek az eljárások a jelentések szerint gyakran átláthatatlanok, és diszkriminatív gyakorlatokat eredményeznek ([97]).

(189) A tulajdonjogi rendszer hiányosságai Kínában elsősorban a földterületek tulajdonjogával és a földhasználati jogokkal összefüggésben nyilvánvalóak ([98]). Minden földterület a kínai állam tulajdona (a vidéki földterületek kollektív, a városi földterületek állami tulajdonban vannak); kiosztásuk továbbra is kizárólag az államtól függ. Vannak olyan jogszabályi előírások, amelyek – például aukciók előírásával – azt kívánják biztosítani, hogy a földhasználati jogok allokálása átlátható módon, piaci árakon történjen. Ezeket az előírásokat azonban rendszeresen figyelmen kívül hagyják, és egyes vevők ingyen vagy a piaci ár alatt jutnak földterülethez ([99]). Emellett a KKP Központi Bizottságának az átfogó mélyreható reformról és a kínai típusú modernizáció előmozdításáról szóló 2024-es határozata előírja, hogy *„javítani kell a területgazdálkodási rendszert annak biztosítása érdekében, hogy az eredményesen kapcsolódjon a makropolitikákhoz és a regionális fejlődéshez, továbbá hogy prioritásként kezelje a földterületek észszerű használatát a vezető iparágak és nagyprojektek esetében"* ([100]). Ennek következtében a hatóságok a földhasználati jogok allokálásakor gyakran törekednek konkrét politikai célok elérésére, például a gazdasági tervek teljesítésére ([101]).

([95]) Lásd: http://gxt.jl.gov.cn/xxgk/zcwj/sgxtwj/202109/t20210914_8217060.html (hozzáférés: 2025. november 25.).
([96]) Jelentés: 6. fejezet, 171–179. o.
([97]) Lásd: https://www.reuters.com/world/china/chinas-murky-bankruptcies-expose-hazards-foreign-investors-2025-04-15/ (hozzáférés: 2025. november 17.).
([98]) Jelentés: 9. fejezet, 260–261. o.
([99]) Jelentés: 9. fejezet, 257–260. o.
([100]) Lásd a IV.23. szakaszt, elérhető a következő internetcímen: https://www.gov.cn/zhengce/202407/content_6963770.htm (hozzáférés: 2025. november 18.).
([101]) Jelentés: 9. fejezet, 252–254. o.

(190) A kínai gazdaság más ágazataihoz hasonlóan az érintett termék gyártóira is az általános kínai csődjogi, társasági jogi és tulajdonjogi szabályok alkalmazandók. Ennek következtében ezek a vállalatok is ki vannak téve a csődjogi és a tulajdonjogi szabályozás diszkriminatív alkalmazásából és nem megfelelő érvényesítéséből fakadó, felülről lefelé ható torzulásoknak. A rendelkezésre álló bizonyítékok azt jelzik, hogy ezek a megfontolások maradéktalanul érvényesek az abroncságazatra. A jelen vizsgálat nem tárt fel olyan körülményt, amely kétségbe vonná ezeket a ténymegállapításokat.

(191) A fentiek alapján a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy az érintett termék ágazatában a csődeljárási és a tulajdonjogi jogszabályokat diszkriminatív módon alkalmazzák, vagy nem érvényesítik megfelelő módon.

3.2.1.6. Jelentős torzulások az alaprendelet 2. cikke (6a) bekezdése b) pontjának ötödik franciabekezdése szerint: a bérköltségek torzult volta

(192) Kínában nem fejlődhet ki teljes mértékben piaci alapokon álló bérrendszer, mivel a munkavállalók és a munkáltatók kollektív önszerveződési jogai korlátozottak. Kína nem erősítette meg a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet több alapegyezményét, köztük azokat sem, amelyek az egyesülés szabadságára és a kollektív tárgyaláshoz való jogra vonatkoznak ([102]).

(193) A nemzeti jog értelmében egyetlen szakszervezet működik. Ez a szakszervezet azonban nem független az állami hatóságoktól, és továbbra is csak korlátozott mértékben vesz részt a kollektív tárgyalásokban és a munkavállalói jogok védelmében ([103]). Emellett a kínai munkaerő mobilitását korlátozza a háztartás-regisztrációs rendszer, amely a társadalombiztosítási és más juttatásokat kizárólag az adott közigazgatási területen lakók számára teszi maradéktalanul elérhetővé.

(194) Ennek eredményeként a regisztrált helyi lakcímmel nem rendelkező munkavállalók jellemzően kiszolgáltatott foglalkoztatási helyzetben vannak, és alacsonyabb jövedelemhez jutnak a regisztrált helyi lakcímmel rendelkezőkhöz képest ([104]). A fenti ténymegállapításokkal jellemzett körülmények a kínai bérköltségek torzulásához vezetnek.

(195) A Bizottsághoz nem nyújtottak be arra utaló bizonyítékot, hogy a az abroncságazatra ne vonatkozna a fent bemutatott kínai munkajogi rendszer. Az ágazatban tehát a bérköltségek torzulása közvetlenül (az érintett termék és annak legfontosabb nyersanyaga előállításával összefüggésben) és közvetetten (az ugyanezen kínai munkajogi rendszer hatálya alá tartozó vállalatoktól származó tőke és inputok felhasználásán keresztül) egyaránt érvényesül.

3.2.1.7. Jelentős torzulások az alaprendelet 2. cikke (6a) bekezdése b) pontjának hatodik franciabekezdése szerint: közpolitikai célokat megvalósító vagy az államtól más tekintetben nem függetlenül tevékenykedő intézmények által nyújtott finanszírozás vehető igénybe

(196) Kínában a vállalati szektor tőkéhez jutása többféle szempontból torzultnak tekinthető. A kínai pénzügyi rendszert az állami tulajdonú bankok erős pozíciója jellemzi ([105]), valamint az, hogy ezek a bankok a források kihelyezésekor az adott projekt gazdasági életképességétől eltérő szempontokat vesznek figyelembe. A pénzügyi ágazaton kívüli állami tulajdonú vállalatokhoz hasonlóan a bankok nemcsak a tulajdoni jogviszonyon, hanem személyes kapcsolatokon keresztül is kötődnek az államhoz (a nagy állami tulajdonú pénzügyi intézmények felső vezetőit végső soron a KKP nevezi ki) ([106]), továbbá rendszeresen részt vesznek a kínai kormány által kidolgozott közpolitikai intézkedések végrehajtásában.

(197) Ezzel összefüggésben a bankok eleget tesznek azon kifejezett jogszabályi kötelezettségüknek, hogy működésük során a nemzeti gazdaság- és társadalomfejlesztés igényeinek megfelelően, az állami iparpolitika iránymutatása szerint kell eljárniuk ([107]). Amellett, hogy léteznek olyan jogszabályi rendelkezések, amelyek a rendes banki magatartás követéséről és a prudenciális követelmények tiszteletben tartásáról, így például a hitelfelvevők hitelképességi vizsgálatának szükségességéről rendelkeznek, a számos bizonyíték – ideértve a piacvédelmi vizsgálatok ténymegállapításait is – azt valószínűsíti, hogy ezek a fajta szabályok a különböző jogszabályi rendelkezések alkalmazása során csupán másodlagos szerepet töltenek be.

([102]) Jelentés: 13. fejezet, 360–361. és 364–370. o.
([103]) Jelentés: 13. fejezet, 366. o.
([104]) Jelentés: 13. fejezet, 370–373. o.
([105]) Jelentés: 6. fejezet, 137–140. o.
([106]) Jelentés: 6. fejezet, 146–149. o.
([107]) Jelentés: 6. fejezet, 149. o.

(198) Például a kínai kormány tisztázta, hogy a KKP-nak még a magánkézben lévő kereskedelmi bankok döntéseit is felügyelnie kell, és azoknak összhangban kell lenniük a nemzeti politikákkal. Jelenleg az állam bankirányítással kapcsolatos három átfogó céljának egyike az, hogy megerősítse a párt vezető szerepét a banki és biztosítási ágazatban, többek között a működési és irányítási kérdésekkel kapcsolatban ([108]). Ezenkívül a kereskedelmi bankok teljesítményértékelési kritériumainak most nevezetesen azt kell figyelembe venniük, hogy a szervezetek hogyan „szolgálják a nemzeti fejlesztési célkitűzéseket és a reálgazdaságot", és különösen azt, hogy miként „szolgálják a stratégiai fontosságú és a feltörekvő iparágakat" ([109]).

(199) Konkrétabban, a Kínai Központi Bank által az Ipari és Információtechnológiai Minisztériummal, a Pénzügyminisztériummal, a Nemzeti Fejlesztési és Reformbizottsággal és más kormányzati hatóságokkal közösen kiadott, az új iparosítás pénzügyi támogatásáról szóló 2025. évi iránymutatás szerint a kínai kormány arra is törekszik, hogy „úgy irányítsa a pénzügyi intézményeket, hogy azok diverzifikált eszközökkel (például kölcsönökkel, kötvényekkel, saját tőkével és biztosítással) átfogó pénzügyi szolgáltatásokat nyújtsanak a kulcsfontosságú ipari láncokban működő főbb vállalkozásoknak és fontos támogató vállalkozásoknak, a külső befolyás által érintett vállalkozások stabil működését szolgáló pénzügyi megoldásokat kínáljanak, és támogassák a magánvállalkozásokat abban, hogy aktívan részt vehessenek az ipari láncok független és ellenőrizhető építésében" ([110]).

(200) Emellett a kötvény- és a hitelminősítések gyakran különféle okokból torzultnak tekinthetők, többek között amiatt, hogy a kockázatértékelést befolyásolja az adott vállalat stratégiai fontossága a kínai kormány számára, valamint az implicit állami kezességvállalás megléte ([111]). Ezt a helyzetet további olyan szabályok tetézik, amelyek a pénzügyi forrásokat a kormányzat által ösztönzendőként kijelölt vagy másként fontosnak tartott ágazatokba irányítják ([112]). Emiatt a hitelezés súlypontja az állami tulajdonú vállalatok, a jó összeköttetésekkel rendelkező, nagyobb méretű magántulajdonú vállalatok, valamint a kulcsfontosságú ipari ágazatokban működő vállalatok felé tolódik el, ami azt jelzi, hogy a tőkéhez jutás feltételei és költségei nem minden piaci szereplő számára azonosak.

(201) Továbbá az elmúlt időszakban a hitelfelvétel költségeit a beruházások élénkítése érdekében mesterségen alacsonyan tartották. Ez túlhajtotta a tőkeberuházásokat, amelyek egyre kisebb megtérülési ráta mellett valósultak meg. A folyamatot szemlélteti, hogy az állami szektorban a vállalatok tőkeáttételi mutatója a jövedelmezőség drasztikus visszaesése ellenére is nőtt, ami arra utal, hogy a bankrendszer mechanizmusai nem a szokásos kereskedelmi reakcióknak megfelelően működnek.

(202) Ezen túlmenően bár 2015 októberében megtörtént a nominális kamatlábak liberalizációja, az árjelzések a kormányzat által előidézett torzulások hatása miatt továbbra sem a szabadpiaci erőviszonyok eredményei. A beszámolók szerint például az állami tulajdonú vállalatok, de a kínai kormány által stratégiainak tekintett teljes ipari ágazatok is profitálnak a piaci kamatlábaknál alacsonyabb kamatlábakból ([113]). A mesterségesen alacsony kamatlábak alulárazást eredményeznek, ez pedig túlzott tőkefelhasználáshoz vezet.

([108]) Lásd a Kínai Banki és Biztosítási Szabályozó Bizottság 2020. augusztus 28-i hivatalos szakpolitikai dokumentumát: *Hároméves cselekvési terv a banki és biztosítási ágazat vállalatirányításának javítására (2020–2022)*: http://www.cbirc.gov.cn/cn/view/pages/ItemDetail.html?docId=925393&itemId=928 (hozzáférés: 2025. november 25.). A terv arra utasít, hogy „folytassák Xi Jinping főtitkárnak a pénzügyi szektor vállalatirányítási reformjának előmozdításáról szóló programbeszéde által képviselt szellemiség érvényesítését". A terv II. szakaszának célja továbbá, hogy előmozdítsa a pártvezetés és a vállalatirányítás szerves integrációját: „a pártvezetésnek a vállalatirányításba történő beépülését szisztematikusabbá, egységesebbé és sajátos eljárásokon alapulóvá kell tennünk […] A főbb operatív és vezetési kérdéseket a pártbizottságnak meg kell vitatnia, mielőtt az igazgatótanács vagy a felső vezetés döntést hozna."

([109]) Lásd a CBIRC *kereskedelmi bankok teljesítményértékelési módszeréről szóló közleményét* (kiadás időpontja: 2020. december 15.): http://jrs.mof.gov.cn/gongzuotongzhi/202101/t20210104_3638904.htm (hozzáférés: 2025. november 25.).

([110]) Lásd a következő internetcímen: https://www.gov.cn/lianbo/bumen/202508/content_7035298.htm (hozzáférés: 2025. november 17.).

([111]) Jelentés: 6. fejezet, 157–158. o.

([112]) Jelentés: 6. fejezet, 150–152., 156–160. és 165–171. o.

([113]) Lásd: Rhodium Group Report, Augmented Assessment of China's State Support [A Rhodium csoport jelentése: a kínai állami támogatás kiegészített értékelése], 22. o., elérhető a következő internetcímen: https://rhg.com/research/far-from-normal-an-augmented-assessment-of-chinas-state-support/ (hozzáférés: 2025. november 17.).

(203) A kínai hitelezés általános bővülése azt jelzi, hogy a tőkeallokáció hatékonyságának romlása ellenére nincs jele a hitelezési gyakorlat szigorításának, amelyre pedig torzulásmentes piaci környezetben számítani lehetne. Emiatt rohamosan nőtt a nemteljesítő hitelek volumene; a kínai kormány többször is úgy döntött, hogy vagy elkerüli a nemteljesítéseket (ami egyre nagyobb számú úgynevezett „zombicég" létrejöttéhez vezetett ([114])) vagy átruházza az adósságot (például vállalategyesülések vagy hitel-tőke konverzió formájában), ezek a módszerek azonban nem feltétlenül oldották meg az általános hitelproblémát vagy kezelték annak elsődleges okait.

(204) Összességében a piac liberalizációja érdekében tett lépések ellenére a kínai vállalati hitelezésben továbbra is jelen vannak az állam mindent átható tőkepiaci jelenlétéből fakadó jelentős torzulások. Ebből következően a pénzügyi rendszerbe való jelentős kormányzati beavatkozás minden szinten nagymértékben befolyásolja a piaci viszonyokat.

(205) E vizsgálat keretében nem nyújtottak be a Bizottsághoz olyan bizonyítékot, amely azt jelezné, hogy az alaprendelet 2. cikke (6a) bekezdése b) pontjának hatodik franciabekezdése szerinti, a pénzügyi rendszerben érvényesülő kormányzati beavatkozás ne hatna ki az érintett termék ágazatára. Ebből következően a pénzügyi rendszerbe való jelentős kormányzati beavatkozás minden szinten nagymértékben befolyásolja a piaci viszonyokat.

3.2.1.8. A bemutatott torzulások rendszerszintű jellege

(206) A Bizottság megállapította, hogy a jelentésben bemutatott torzulások jellemzőek a kínai gazdaságra. A rendelkezésre álló bizonyítékok szerint a kínai rendszer jellemzőiről fentebb és a jelentés I. részében tett ténymegállapítások az ország egészére és a gazdaság valamennyi ágazatára érvényesek. Ugyanez igaz a termelési tényezőkkel kapcsolatban fentebb és a jelentés II. részében ismertetett jellemzésre is.

(207) A Bizottság emlékeztetni kíván arra, hogy az érintett termék gyártásához bizonyos inputokra van szükség. Amikor az érintett termék gyártói beszerzik inputjaikat vagy szerződést kötnek inputjaik beszerzése érdekében, az általuk fizetett árakra (amelyeket költségként jelenítenek meg) nyilvánvalóan kihatnak az előzőekben ismertetett rendszerszintű torzulások. Például az inputok beszállítói olyan munkaerőt foglalkoztatnak, amelyre kihatnak a torzulások. Amikor kölcsönt vesznek fel, olyan forrásokat vesznek igénybe, amelyekre kihathatnak a pénzügyi szektor, illetve a tőkeallokáció torzulásai. Működésüket behatárolja a tervrendszer, amely a kormányzat minden szintjén és az összes gazdasági ágazatban érvényesül. E torzulásokat a fentiekben részletesen ismertettük a 3.2.1.2. szakaszban. A Bizottság rámutatott arra, hogy az e torzulások mögött meghúzódó szabályozási felépítés általánosan alkalmazandó, és az abroncsok gyártóira ugyanúgy vonatkoznak ezek a szabályok, mint bármely más kínai gazdasági szereplőre. A torzulások ezért közvetlen hatással vannak az érintett termék költségszerkezetére.

(208) A 3.2.1.2. szakaszban ismertetett körülmények következtében az alaprendelet 2. cikke (6a) bekezdésének a) pontja értelmében nemcsak az érintett termék belföldi értékesítési árait nem helyénvaló alkalmazni, hanem az inputköltségeket (ezen belül a nyersanyagok, az energia, a földterület, a finanszírozás, a munkaerő stb. költségeit) sem, hiszen ezek árképzésére is kihat a jelentős mértékű kormányzati beavatkozás. A tőke, a földterület, a munkaerő, az energia és a nyersanyagok allokálásával összefüggésben bemutatott kormányzati beavatkozás Kína teljes egészében érvényesül. Ebből egyebek mellett az is következik, hogy a Kínában különféle termelési tényezők felhasználásával előállított inputra szintén jelentős torzulások hatnak. Ugyanez vonatkozik az inputok inputjaira, és így tovább.

3.2.2. *Az érdekelt felek érvei*

(209) 2025. június 30-án a CRIA észrevételeket nyújtott be az alaprendelet 2. cikke (6a) bekezdése b) pontjának alkalmazásával kapcsolatban. Beadványában a CRIA a következő érveket hozta fel: i. a panaszos nem szolgáltatott közvetlen bizonyítékot a piaci torzulásokra, ii. a kínai gumilégabroncs-ágazat erősen piacorientált, és iii. a panasz nem különíti el megfelelően a dömpingellenes és a szubvencióellenes vizsgálatokat.

([114]) Lásd a következő internetcímen: https://www.bloomberg.com/graphics/2025-china-deflation-cost/?utm_campaign=202511_BATC_subs_eng_china_inflation_subs_eng_chinainflation_nov2025&utm_term=20383998&utm_source=subs-email&utm_medium=email&utm_content=15664976 (hozzáférés: 2025. november 17.).

(210) Konkrétabban: első érvének alátámasztására a CRIA előadta, hogy a panaszos jelentős torzulásokra vonatkozó állításai egyrészt általánosak és nem konkrétak, másrészt logikai ellentmondásokat tartalmaznak a természetes gumi piacának torzulásait illetően. Az állítások általános jellegét illetően a CRIA rámutatott arra, hogy a panaszos nagymértékben támaszkodott a jelentésre, a tehergépjárműveken és az autóbuszokon használt gumi légabroncsokra vagy az acélágazatra vonatkozó irreleváns vizsgálatok következtetéseire, valamint makrogazdasági dokumentumok, például a tizennegyedik ötéves terv torz értelmezésére. A CRIA hangsúlyozta, hogy Kína gazdasági fejlődésének valós helyzetével nem összeegyeztethető az, hogy a kínai gazdaság egészét aprólékos ellenőrzés alatt álló szervezetként mutatják be, továbbá hogy a panaszos állításai nem szolgáltatnak bizonyítékot arra vonatkozóan, hogy az említett makropolitikák konkrétan és közvetlenül hogyan torzították volna a személygépkocsikhoz és a könnyű tehergépjárművekhez használt gumi légabroncsok gyártóinak költségeit és árait. A CRIA szerint a Bizottság köteles ebben az ügyben független, tényeken alapuló és objektív vizsgálatot lefolytatni, ahelyett, hogy egyszerűen elfogadná a panaszos tágabb kontextusban ismertetett narratíváját. Az állítólagos logikai ellentmondásokat illetően a CRIA rámutatott arra, hogy annak ellenére, hogy állítása szerint Kínában torzult a természetes gumi piaca, a panaszos elismeri, hogy Kína természetesgumi-behozatala többszörösen meghaladja a természetes gumi belföldi termelését. Ezért nagyon valószínű, hogy a kínai belföldi piaci árat elsősorban a behozatal és a nemzetközi piac határozza meg. Ezenkívül jogilag téves a panaszos azon érve, amely szerint egyes, természetes gumit exportáló délkelet-ázsiai országok nem tekinthetők lehetséges reprezentatív országoknak, mivel Kína – mint a természetes gumi nettó importőre – eltérő helyzetben van ezen input tekintetében, amiatt, hogy az eltérő ellátási helyzet nem képezi részét az alaprendelet 2. cikkének (6a) bekezdése szerinti kiválasztási kritériumoknak. Következésképpen a Bizottságnak el kell fogadnia a természetes gumi költségét a kínai exportáló gyártók nyilvántartásaiban.

(211) A második érvet illetően a CRIA azt az alapvető állítást fejtette ki, hogy a gumi légabroncsok kínai ágazata önszabályozó és versenyképes ágazat, amelyet a piaci erők vezérelnek, és amely szigorúan tartja magát a piacgazdaság elveihez. A CRIA ennek az érvnek a kifejtése során a következőket állította:

a) Nagymértékben eltér a valós tényektől a panaszos azon állítása, miszerint a kínai gumilégabroncs-ágazatot és az upstream ágazatokat állami tulajdonú vállalatok uralják. A magánvállalkozások a vállalkozások számát, a termelési volument, az export-hozzájárulásokat és a teljes kapacitást nézve egyaránt túlnyomó erőfölényben vannak. A kínai piacnak már a mérete is elkerülhetetlenül intenzív versenyt ösztönöz, amint azt az ágazati jelentések is megerősítik. A panasz – azáltal, hogy szelektív módon azokra a vállalatokra összpontosít, amelyek részvényesi struktúrájában az állam is megjelenik tulajdonosként – figyelmen kívül hagyja azt a több ezer magánvállalkozást, amelyek az ágazat gerincét alkotják.

Ugyanígy az upstream iparágak – például a petrolkémiai ipar, a gumi-, az acél- és a textilipar – nem az állam ellenőrzése alatt állnak, hanem igen diverzifikált és versenyképes környezetet alkotnak, melyben állami tulajdonú, magán- és külföldi tőkével működő vállalkozások egyaránt működnek. Konkrétabban: a szintetikus gumi piacát a SINOPEC és a CNPC, a magánvállalkozások, valamint a tajvani és a külföldi tőkével működő vállalkozások közötti „négyes felosztás” jellemzi. A fehér korom (kicsapatással nyert szilícium-dioxid) piacát szintén magánvállalkozások uralják, amelyek Kínában az érintett ágazat termelési kapacitásának 68,57 %-át, termelésének pedig 66,36 %-át teszik ki. Megjegyzendő az is, hogy az acélkord piaca nagymértékben globalizált és intenzív verseny jellemzi, továbbá hogy a kínai piac jelentős szereplőinek sorában nem csupán kínai magánvállalkozások találhatók meg, hanem számos nemzetközi óriásvállalat is. Az ipari textíliák ágazatában működő vállalkozások nagy száma is inkább versengő, semmint monopolisztikus piaci struktúrára enged következtetni.

Az állammal kapcsolatban álló vállalatokat illetően megjegyzendő, hogy a panaszos ezeket tévesen azonosítja az állami ellenőrzés alatt álló vállalatokkal, figyelmen kívül hagyva a modern kínai vállalatirányítást és a kínai jogi keretrendszert. Az olyan társaságok, mint a SINOCHEM vagy a Huayi csoport, a nyilvános piacokon jegyzett társaságok, amelyeknek szigorú jogi és piaci szabályoknak kell megfelelniük, és nem az állam egyetlen részvényesük, hanem valamennyi részvényes felé elszámolással tartoznak. Konkrétan a Huayi csoporttal kapcsolatban megemlítendő, hogy e csoportot nyilvánosan jegyzik a sanghaji tőzsdén, és vállalatirányítási struktúrája megfelel a kínai társasági jognak, az értékpapírokról szóló kínai törvénynek és a Kínai Értékpapír-szabályozó Bizottság szabályozásainak. Ennek megfelelően a Huayi csoport 2024. évi éves jelentése kifejezetten kimondja, hogy a vállalat a személyzet, az eszközök, a pénzügyek, a szervezet és az üzleti tevékenység területén többségi részvényesétől teljes mértékben független. A többségi részvényes a törvénynek megfelelően a részvényesi közgyűlések útján gyakorolja jogait, és sem közvetlenül, sem közvetve nem avatkozhat be a társaság döntéshozatalába és üzleti tevékenységeibe. A Sinochemet illetően megjegyzendő, hogy a panaszos nem szolgáltatott bizonyítékot arra vonatkozóan, hogy a Sinochem mint a Pirelli és az Aeolus Tyre gumilégabroncs-gyártó leányvállalatainak részvényese beavatkozott volna e vállalatok napi üzleti döntéseibe. E tekintetben megjegyzendő, hogy a panaszosok érvelésében alapvető tévedés, hogy a többségi tulajdont összetévesztik az üzleti tevékenység fölött gyakorolt tényleges ellenőrzéssel, és hogy az érvelés során nem szolgáltattak bizonyítékot arra vonatkozóan, hogy hogyan következne egy vállalat napi üzleti tevékenységeibe való közvetlen állami beavatkozás abból, hogy az adott vállalatban az állam jelentős mennyiségű részvénnyel rendelkezik.

b) A panaszos hamis színben tünteti fel a kínai vállalatirányítást, amikor azt állítja, hogy a kínai kormány a vállalaton belüli KKP-szervezeteken keresztül képes beavatkozni a vállalatok áraiba és költségeibe. A társasági törvény és a kínai gumilégabroncs-gyártó vállalatok vonatkozó alapszabálya szerint a pártszervezetek vállalatokban betöltött szerepe elsősorban a pártügyekhez kapcsolódik, valamint annak biztosításához, hogy a vállalat megfeleljen a nemzeti jogszabályoknak, nem pedig a konkrét üzleti tevékenységekbe való beavatkozáshoz. A vállalatok alapszabály szerinti döntéshozó szervei továbbra is az igazgatótanács és a vezetői testület. Nincs ténybeli és jogi alapja annak az állításnak, miszerint az, hogy a gumilégabroncs-gyártó vállalatokban jelen vannak pártszervezetek, annak közvetlen jele, hogy a vállalat üzleti döntései fölött a kormány gyakorol ellenőrzést.

c) A kínai ipari tervezés – ahelyett, hogy diszkriminatív lenne és torzítaná a piacot, amint azt a panaszos állítja – nem tekintendő kötelező utasításnak, hanem stratégiai iránymutatásként szolgál, ami összhangban van a főbb globális gazdaságok általános gyakorlatával. Kína ötéves tervei a nemzeti gazdasági és társadalmi fejlődésre vonatkozó makroszintű, stratégiai és irányadó dokumentumok, amelyek alapvetően nem különböznek a világ más jelentős gazdaságainak iparpolitikáitól, például a zöld megállapodáshoz kapcsolódó uniós ipari tervtől vagy az infláció csökkentéséről szóló egyesült államokbeli jogszabálytól. A kínai ipari tervek piaci kilátásokat és a fejlesztéshez kapcsolódó jövőképet biztosítanak a vállalkozások számára, anélkül, hogy jogilag kötelező erejűek lennének a mikroszintű gazdasági szereplőkre (például a gumilégabroncs-gyártó) vállalatokra nézve.

d) A panaszos által a nem piaci alapú földterület-átadásokra vonatkozóan megfogalmazott állítások teljes mértékben összeegyeztethetetlenek azzal, hogy jól működő földpiaci mechanizmus és a földterületek használati joga engedményezésének és átruházásának jól működő mechanizmusa létezik, amelyekre nézve jogszabályok és rendeletek irányadók, különös tekintettel az állami tulajdonú földterületek építési célú használati jogának ajánlattételi felhívás, árverés és ajánlat útján történő engedményezéséről szóló rendelkezésekre, melyek szerint a szóban forgó földterületeket nyilvános ajánlattétel, árverés vagy tőzsdei bevezetés útján kell engedményezni. Megjegyzendő az is, hogy a panaszban szereplő alá nem támasztott állítások alapján, miszerint a Sailun és Zhongce gumilégabroncs-gyárak jóval a piaci ár alatt kaptak földterületet, nem kérdőjelezhető meg az egész országra kiterjedő, funkcionális, nyílt, egységes és kötelezően érvényesített piaci alapú rendszer.

A kínai csődjogot és társasági jogot illetően megjegyzendő, hogy az alkalmazandó vállalati csődtörvény diverzifikált kilépési vagy helyreállítási lehetőségeket biztosít a nehéz helyzetben lévő vagy fizetésképtelen vállalkozások számára, és kifejezett célja, hogy „piacorientált és szabályokon alapuló” keretet biztosítson. Ezenkívül a társasági törvény egyértelmű vállalatirányítási normákat ír elő valamennyi vállalattípus számára – beleértve az állami tulajdonban lévő, tőzsdén jegyzett vállalatokat is –, és szilárd jogi alapot biztosít a vállalatok független, piaci alapú működéséhez.

e) A panaszos azon állítása, miszerint a kínai háztartás-regisztrációs és szakszervezeti rendszer torz bérköltségekhez vezet, figyelmen kívül hagyja a kínai munkaerőpiac mélyreható változásait és piacosítási folyamatát, ahol a hukouhoz kapcsolódó korlátozásokat fokozatosan megszüntették vagy enyhítették, és a társadalombiztosítási rendszer is egyre inkább függetlenedik a háztartás-regisztrációtól. Kína jelenlegi társadalmi-gazdasági realitását tehát nem tükrözi az, ha a bérek torzulására vonatkozó álláspont alátámasztása érdekében egy elavult, egyre kevésbé korlátozó rendszerre hivatkoznak.

f) Kína pénzügyi rendszere nem nyújt kedvezményes hiteleket konkrét államilag támogatott ágazatoknak (például a gumi légabroncsok ágazatának), és nem manipulálja a hitelminősítéseket. Ennek az az oka, hogy a kínai kereskedelmi bankok (köztük a nagy állami tulajdonú kereskedelmi bankok) független pénzügyi intézmények, amelyek a kereskedelmi bankokról szóló törvénynek megfelelően működnek. A törvény 4. cikke úgy rendelkezik, hogy „[a] kereskedelmi bankok üzleti tevékenységére nézve a biztonság, a likviditás és a hatékonyság elve az irányadó. A kereskedelmi bankok saját döntéseket hoznak üzleti tevékenységükkel kapcsolatban, felelősséget vállalnak saját kockázataikért, kizárólagos felelősséget viselnek nyereségük és veszteségük kapcsán, továbbá önkorlátozást gyakorolnak”. A törvény hangsúlyozza továbbá azt is, hogy „a kereskedelmi bankoknak […] üzleti tevékenységüket minden más egység vagy magánszemély beavatkozása nélkül kell végezniük”. Kína pénzügyi piacának átláthatóságát, kiszámíthatóságát és piaci alapú működését az is mutatja, hogy az elmúlt években számos tengerentúli szereplő döntött úgy, hogy Kínában renminbiben denominált kötvényeket bocsát ki.

Emellett világszerte gyakori jelenség, hogy ugyanazon vállalat esetében hazai és külföldi hitelminősítő intézetek eltérő hitelminősítést adnak ki, ami a minősítési módszerek, az információkhoz való hozzáférés során használt csatornák, a kockázati modellek és a helyi piac ismerete terén fennálló különbségekből adódik. Teljesen megalapozatlan az a megközelítés, amely ezeket az eltéréseket közvetlenül az állami manipulációnak tulajdonítja.

(212) Harmadik érvének alátámasztása érdekében a CRIA kifogásolta, hogy a panasz szerint Kínában támogatási gyakorlatok állnak fenn. A CRIA rámutatott arra, hogy a támogatás kezeléséhez külön jogi eszköz áll rendelkezésre az Unióban, ezért a panaszos állításait egy külön szubvencióellenes vizsgálat keretében kell megvizsgálni, illetve azzal kapcsolatban megállapításokra jutni. Amikor a panaszosok arra tesznek kísérletet, hogy egy dömpingellenes vizsgálat keretében a jelentős torzulásokra vonatkozó állításokat támogatással kapcsolatos állításokra alapozzák, nincsenek tekintettel a két különböző jogi keretben rögzített két különböző jogi eszköz közötti határokra.

(213) 2025. augusztus 1-jén a panaszos reagált a CRIA beadványára, rámutatva arra, hogy i. a gumi légabroncsok kínai ágazatára – a kínai államnak és a KKP-nek az ágazat szinte valamennyi aspektusába, a downstream és upstream tevékenységekbe való szisztematikus beavatkozása miatt – a vállalatokon belüli jelentős torzulások jellemzők, függetlenül attól, hogy e vállalatok magán- vagy állami tulajdonban vannak-e, ii. a kínai piacon is jelen lévő magánszereplők száma alapján nem támadhatók meg a jelentős torzulások fennállását alátámasztó bizonyítékok, tekintettel arra, hogy Kínában a magánszereplőket az állam irányítja, és azok az iparpolitikákkal összhangban járnak el, iii. a múltban egyértelműen bizonyítást nyert a gumi légabroncsok kínai ágazatának értékláncán belül valamennyi részt érintő jelentős torzulások fennállása, függetlenül attól, hogy azt a panaszban részletesen említett korábbi bizottsági vizsgálatok vagy más joghatóságokban végzett vizsgálatok támasztották-e alá.

(214) 2025. szeptember 15-én a CRIA az első feljegyzésre válaszul egy sor észrevétellel egészítette ki az eljárás megindításakor tett észrevételeit. Beadványában a CRIA két érvet hozott fel:

(215) Először is, a CRIA azt az álláspontot képviselte, hogy az alaprendelet 2. cikkének (6a) bekezdése nem alkalmazható, mivel az összeegyeztethetetlen a WTO-megállapodásokkal és a WTO Vitarendezési Testületének határozataival.

(216) Konkrétan a CRIA azzal érvelt, hogy

a) mivel Kína WTO-csatlakozási jegyzőkönyvének egyes, a dömpingszámításra vonatkozó rendelkezései 2016. december 11-én lejártak, az EU-nak tiszteletben kell tartania a WTO jogszabályai szerint fennálló, megfelelő kötelezettségeit;

b) a Fellebbezési Testület által a DS 473 sz. ügyben tett megállapításokkal összhangban – az érintett termék rendes értékének kiszámításához szükséges költségek kiszámítása céljából, ha az exportáló ország belföldi ára nem használható fel, a vizsgáló hatóságok nem értékelhetik az exportőr/gyártó által vezetett nyilvántartásokban bejelentett költségeket a származási ország előállítási költségeitől független referenciaérték alapján.

(217) Másodszor, a CRIA előadta, hogy a gumi légabroncsok és a nyersanyagok kínai piacait nem érintik az állítólagos jelentős torzulások. A CRIA ezzel összefüggésben azzal érvelt, hogy a panaszos szerint fennálló torzulások nincsenek kellően bizonyítva, és visszautalt 2025. június 30-i beadványára, megismételve, hogy a panaszos állításaira számos általánosítás, spekuláció és önellentmondás jellemző, és azokat nem támasztják alá a személygépkocsikhoz és a könnyű tehergépjárművekhez használt gumi légabroncsok kínai ágazatra vagy a jelenlegi vizsgálat vizsgálati időszakára vonatkozó közvetlen és konkrét bizonyítékok.

(218) A CRIA érvei az alábbi okokból nem fogadhatók el:

(219) A CRIA által a vizsgálat megindításakor benyújtott első érvet illetően – miszerint a panaszos nem támasztotta alá közvetlen bizonyítékokkal a piaci torzulások meglétét – a Bizottság már kezdetben megjegyezte, hogy, amint azt a Törvényszék a Viraj Profiles-ügyben hozott ítéletében megerősítette, a bizonyítékoknak az a mennyisége és minősége, amely ahhoz szükséges, hogy a vizsgálat megindítása céljából teljesüljenek a bizonyítékok elegendő jellegére vonatkozó kritériumok, nem azonos azzal a mennyiséggel és minőséggel, amelyre a dömping, a kár vagy az ok-okozati összefüggés fennállásának előzetes vagy végleges megállapításához van szükség ([115]). A panasz megfelelt az alaprendelet 5. cikkének (9) bekezdésében a 2. cikk (6a) bekezdésének d) pontjával összefüggésben meghatározott előírásoknak. Az eljárás megindításáról szóló értesítésben foglaltak szerint ugyanis a Bizottság a vizsgálat megindításakor úgy ítélte meg, hogy az alaprendelet 5. cikkének (9) bekezdése értelmében elegendő bizonyíték utal arra, hogy az árakra és a költségekre kiható jelentős torzulások miatt nem helyénvaló a kínai belföldi árak és költségek alkalmazása, ezért indokolt az alaprendelet 2. cikkének (6a) bekezdése alapján vizsgálatot indítani.

([115]) A Törvényszék 2017. július 11-i ítélete, Viraj Profiles kontra Tanács, T-67/14, ECLI:EU:T:2017:481, 98. pont.

(220) A Bizottság következésképpen bizonyította ezeket a torzulásokat. Ennek érdekében a Bizottság az alaprendelet 2. cikke (6a) bekezdésének e) pontjával összhangban összegyűjtötte azokat az adatokat, amelyek szükségesek a jelentős torzulások fennállásának és hatásának megállapításához, valamint az alaprendelet 2. cikke (6a) bekezdésének a) pontjában előírt módszertan ebből következő alkalmazásához szükségesek. Ezt az elemzést a 3.2.1.1–3.2.1.8. szakasz ismerteti részletesen. E tekintetben okafogyott a CRIA azon megjegyzése, miszerint a Bizottság köteles független, tényeken alapuló és objektív vizsgálatot végezni. Ezenkívül a 3.2.1.1–3.2.1.8. szakaszban szereplő bizottsági elemzés is cáfolta a CRIA azon állítását, miszerint Kína gazdasági fejlődése valójában mentes a torzító hatású kormányzati beavatkozásoktól, továbbá miszerint a vonatkozó kínai makropolitikák nem torzítják kifejezetten és közvetlenül az érintett termék ágazatában jelentkező költségeket és árakat.

(221) A Bizottság emellett – és annak érdekében, hogy következtetést vonjon le a CRIA által az eljárás megindításakor felhozott első érvről, miszerint a panasz logikai ellentmondást tartalmaz a természetes gumival mint globálisan forgalmazott áruval és a reprezentatív ország kiválasztásával kapcsolatban – megjegyezte először is, hogy a CRIA nem szolgáltatott bizonyítékokat arra vonatkozóan, hogy a természetes gumi kínai árait az említett megjelölt globális árupiac határozza meg, másodszor pedig hogy a reprezentatív ország kiválasztására az alaprendelet 2. cikkének (6a) bekezdése alapján alkalmazandó kritériumokkal összhangban került sor, amint azt a 3.2.4. szakasz részletesen kifejti.

(222) Ami a CRIA által az eljárás megindításakor felhozott második érvet illeti, nevezetesen azt, hogy a gumi légabroncsok kínai ágazata erősen piacorientált, a Bizottság a következőkre mutatott rá:

a) Nem vitatott, hogy az érintett termék ágazatában magántulajdonban lévő vállalatok is jelen vannak. Azonban nem csak arról van szó, hogy az ágazatban állami tulajdonú vagy más módon állami ellenőrzés alatt álló vállalatok is működnek, hanem arról is, hogy az ágazat különböző eszközök révén kormányzati ellenőrzés és szakpolitikai felügyelet alatt áll; ilyen eszközök például az ágazat fejlődését alakító kormányzati szakpolitikák, vagy az, hogy az egyes vállalatok és ágazati szövetségek nyilatkoznak arról, hogy hűségesek a KKP-hez, amint azt a 3.2.1.2. szakasz leírja.

Ugyanígy az upstream iparágakat illetően a CRIA által említett, a SINOPEC és a CNPC, a magánvállalkozások, valamint a tajvani és a külföldi tőkével működő vállalkozások közötti „négyes felosztást” éppen a CRIA által hivatkozott jelentés kérdőjelezi meg, amely a szintetikus gumi piacával kapcsolatban a következőket állapítja meg: „[a]z első szintet a CNPC és a Sinopec képviseli, mely két vállalat piaci részesedése 49 %-ot tesz ki. […] Az első szintem lévő vállalkozások élvezik az integrált petrolkémiai ipari lánc előnyeit, ami a szintetikusgumi-termékek tekintetében méretgazdaságosságot eredményez. A CNPC és a Sinopec teljes szintetikusgumi-gyártási kapacitása jelenleg eléri az évi 5 millió tonnát, ami Kína teljes szintetikusgumi-gyártási kapacitásának több mint 45 %-át teszi ki. A nyersolaj-ellátási csatornák nagy méretének köszönhetően a nyersanyagok tekintetében önellátási arányuk meghaladta a 85 %-ot. Az integrált gyártási modell 20 %-kal csökkentette a szintetikus gumi előállítási költségét, aminek köszönhetően megvalósult a méretgazdaságosság”. Az érintett termék gyártásához szükséges egyéb inputokat illetően megjegyzendő, hogy a CRIA által az érintett ágazatokban működő magánvállalatokra vonatkozóan tett állítás nem állja meg a helyét. A Bizottság ebben az összefüggésben nem az ágazatok monopolisztikus struktúráját tekintette relevánsnak, hanem a kormányzati ellenőrzés és a szakpolitikai felügyelet mértékét. Az iparpolitikai tervezésen, az ipari szövetségek feletti ellenőrzésen, a KKP vezetésén – többek között a vállalatoknál betöltött vezetői és pártpozíciók közötti személyes átfedéseken – keresztül megvalósuló felügyeletet részletesen dokumentálták az érintett termék inputágazataiban ([116]) is. A CRIA nem terjesztett elő olyan bizonyítékot, amely megkérdőjelezné ezeket az észrevételeket.

A Huayi csoporthoz hasonló gumilégabroncs-gyártókkal kapcsolatban – melyek állítólag szigorú jogi és piaci szabályokat szerint működnek, és nem csupán az állam, hanem valamennyi részvényes felé elszámolással tartoznak – a Bizottság rámutatott arra, hogy a Huayi csoport 2024. évi éves jelentése (melyre a CRIA is hivatkozik) a 2024. évi üzletiteljesítmény-elemzéssel kapcsolatban a következőket állapítja meg: „2024 a Kínai Népköztársaság alapításának 75. évfordulója, és kritikus év a tizennegyedik [ötéves terv] céljainak és feladatainak elérése szempontjából is. Minden munkavállaló lelkiismeretesen a [KKP] 20. nemzeti kongresszusának, valamint a 20. Központi Bizottság második és harmadik plenáris ülésének szellemisége szerint járt el. A vállalat pártbizottságának és igazgatótanácsának helyes vezetése mellett, valamint az elhivatottság és a kemény munka szellemében aktívan foglalkoztunk a lassú makrogazdasági fellendülés és a vegyiparban továbbra is tapasztalható alacsony szintű ingadozások jelentette kettős kihívással […]”. Az éves jelentés hangsúlyozza továbbá, hogy a vállalat „meg fogja erősíteni a Párt általános vezető szerepét, elő fogja

([116]) Lásd például: Jelentés, 12., 14., 16. fejezet.

mozdítani a Huayi pozitív, családias kultúráját, egyesíteni fogja az eszméket és a meggyőződéseket, valamint ösztönözni fogja munkavállalóink autonómiáját, lelkesedését és kreativitását a Csoport magas színvonalú fejlődésének közös előmozdítása érdekében". A Bizottság ezzel összefüggésben emlékeztetett arra, hogy a Huayi csoport 17 igazgatósági tagja közül 15 KKP-tag, és hogy a CRIA által hivatkozott kínai társasági jog kifejezetten előírja, hogy a vállalatokon belül KKP-szervezeteket kell létrehozni. A társasági törvény – a többi releváns jogszabállyal együtt alkalmazva – e KKP-struktúrákat jelentős hatalommal ruházza fel a szóban forgó vállalatok üzleti működése tekintetében (lásd különösen a (138)–(139) és a (170)–(174) preambulum-bekezdést). Bár Kínában a vállalatirányításnak számos szokásos jellemzője lehet, az alaprendelet 2. cikkének (6a) bekezdése szerinti értékelés szempontjából különösen a fent említett további struktúrák megléte fontos, amelyek lehetővé teszik a párt/állam számára, hogy szakpolitikai felügyeletet és ellenőrzést gyakoroljon a gazdasági szereplők felett, ami cáfolja a CRIA által benyújtott érvet.

b) A fentiekben (lásd különösen a (169)–(177) preambulumbekezdést), valamint a jelentésben ([117]) részletesen ismertettük a KKP által a kínai gazdaságra gyakorolt befolyást, amely az intézményi országos felépítéstől egészen a KKP szervezetei által az egyes vállalatok üzleti magatartásában betöltött szerepig terjed. A CRIA azon állításának, miszerint a pártszervezetek vállalatokban betöltött szerepe elsősorban a pártügyekre összpontosít, és konkrét üzleti tevékenységekbe e pártszervezetek nem avatkoznak be, szintén közvetlenül ellentmondanak a fent idézett és közvetlenül az érintett vállalatoktól származó dokumentumok (lásd a Qingdao Double Star Co. Ltd. 2024. évi éves jelentését vagy a Guizhou Tyre Co., Ltd. 2023. évi éves jelentését), amelyek arról számolnak be, hogy a pártvezetés a vállalatirányítás valamennyi aspektusába integrálódik (lásd a Huayi csoport 2024. évi éves jelentését, amely a pártbizottságot és az igazgatótanácsot azonos szintű vezető szereppel ruházza fel [lásd a fenti a) pontot]).

c) A kínai ipari tervezést illetően a Bizottság nem értett egyet a CRIA azon álláspontjával, miszerint a tervezési dokumentum nem tekintendő kötelező utasításnak. Ezzel szemben a Bizottság emlékeztetett arra, hogy a kínai tervezési rendszer prioritásokat határoz meg, és meghatározza azokat a célokat, amelyekre a központi kormányzatoknak és a helyi önkormányzatoknak összpontosítaniuk kell. A vonatkozó tervek a kormányzat minden szintjén léteznek, gyakorlatilag az összes gazdasági ágazatot lefedik, és az egyes közigazgatási szinteken működő hatóságok figyelemmel kísérik a terveknek a megfelelő alacsonyabb kormányzati szint általi végrehajtását. A jelentésben ([118]) részletesen leírtak szerint a tervezési dokumentumban kijelölt célok valójában kötelező erejűek: a tervrendszer hatására az erőforrások a kormányzat által stratégiaiként kijelölt vagy politikailag másként fontosnak tartott ágazatokba irányulnak, ahelyett, hogy elosztásukat a piaci erők határoznák meg. Emellett a közelmúltban, 2025 szeptemberében maga a KKP Központi Bizottsága is megerősítette, hogy a fejlesztési tervek elfogadásának és végrehajtásának folyamata során a párt stratégiai prioritásai „az országos végrehajtásra vonatkozó, jogilag kötelező erejű tervekké" alakulnak át. Végezetül a Bizottság emlékeztetett arra, hogy a Kínán kívüli joghatóságokban – például az Unióban vagy az Egyesült Államokban – alkalmazott szakpolitikák az alaprendelet 2. cikkének (6a) bekezdése alapján végzett értékelés jelenlegi összefüggésében nem relevánsak.

d) Hasonlóképpen, a Bizottság megjegyezte, hogy a földterület-átruházások, valamint a társasági jog vagy a csődjogi szabályozás tekintetében a CRIA csupán azt állítja, hogy ezek a területek szilárdan, piaci alapokon működnek, anélkül, hogy foglalkozna a 3.2.1.5. szakaszban ismertetett, az alaprendelet 2. cikkének (6a) bekezdése értelmében vett torzulások fennállására utaló bizonyítékokkal.

e) Az, hogy a CRIA hivatkozik a hukouhoz kapcsolódó korlátozások fokozatos megszüntetésére, nincs kihatással a Bizottságnak a kínai bérek jelentős torzulásához kapcsolódó álláspontjára; Kínában ugyan folyamatban lehetnek a hukou-rendszer reformjai, a háztartás-regisztrációs rendszer továbbra is érvényben van, ami hatással van a bérképzés gazdasági alapjaira. Hozzá kell tenni azt is, hogy a kínai bérek torzulásához további tényezők is hozzájárulnak, például a szakszervezetek szerepe vagy az, hogy Kína nem részes fele az ILO egyes egyezményeinek.

f) Nem meggyőzőek a CRIA által a kínai pénzügyi rendszerrel kapcsolatban megfogalmazott érvek. A renminbiben denominált kötvényeket kibocsátó tengerentúli gazdasági szereplőkre való megalapozatlan hivatkozás egyáltalán nem bizonyítja azt, hogy kínai pénzügyi rendszer piaci alapon működne. A Bizottság hivatkozott a Jelentésre ([119]) is, amely felhívja a figyelmet a kínai belföldi kötvénypiac korlátozottságára. Ennél is fontosabb, hogy a kereskedelmi bankokról szóló törvényt a CRIA szelektíven értelmezi. E tekintetben

([117]) Lásd: jelentés: 3. fejezet.
([118]) Lásd: jelentés: 4. fejezet.
([119]) Jelentés, 6. fejezet.

a (196)–(198) preambulumbekezdésben foglalt elemzésen túlmenően a Bizottság a kereskedelmi bankokról szóló törvénynek a CRIA által hivatkozott további rendelkezéseire, különösen annak 34. cikkére hivatkozott, amelynek értelmében: „A kereskedelmi bankok hitelezési tevékenységüket a nemzeti gazdaság- és társadalomfejlesztés igényeinek megfelelően, az állami iparpolitika iránymutatása szerint végzik.”

(223) A CRIA által az eljárás megindításakor felhozott harmadik érvet illetően – miszerint a panasz nem különbözteti meg kellőképpen a dömpingellenes és a szubvencióellenes jogi eszközöket – a Bizottság már a (219) preambulumbekezdésben arra a következtetésre jutott, hogy a panasz megfelel az alaprendelet 5. cikkének (9) bekezdésében meghatározott normáknak, ami indokolja az alaprendelet 2. cikkének (6a) bekezdése szerinti vizsgálat megindítását. A panaszban szereplő, az alaprendelet 5. cikkének (9) bekezdése szerinti értékelésen kívül eső elemeket a Bizottság az értékelés során nem vette figyelembe.

(224) Válaszul a CRIA-nak az első feljegyzéssel kapcsolatos első érvére, melyben a CRIA az alaprendelet 2. cikke (6a) bekezdés és a WTO-val való összeegyeztethetőséget kérdését vetette fel, a Bizottság a következőkre mutatott rá:

a) a Kínából érkező termékekkel kapcsolatos dömpingellenes eljárásokban a Kína WTO-hoz való csatlakozásáról szóló jegyzőkönyv 15. szakaszának azon részei, amelyek nem vesztették hatályukat, mind a piacgazdasági státusz tekintetében, mind pedig a nem a kínai árakkal és költségekkel való szigorú összehasonlításon alapuló módszertan alkalmazása tekintetében továbbra is alkalmazhatók a rendes érték megállapítására;

b) a Fellebbezési Testület DS 473 sz. ügyre vonatkozó jelentése nem az alaprendelet 2. cikke (6a) bekezdésének végrehajtására vonatkozott, hanem egy, az alaprendelet 2. cikkének (5) bekezdésében foglalt konkrét kikötésre. Mindenesetre a WTO jogszabályai – a Fellebbezési Testület által a DS 473. sz. ügyben adott értelmezés szerint – a szükséges és megalapozott kiigazítások mellett lehetővé teszik egy harmadik ország adatainak felhasználását.

(225) A CRIA által a termelési tényezőkre vonatkozó első feljegyzésre válaszul felhozott, a bizonyítékok elegendő voltára vonatkozó második érvét a jelen szakaszban, fentebb tárgyaltuk.

3.2.3. *Következtetés*

(226) A rendelkezésre álló bizonyítékok arról tanúskodnak, hogy az érintett termék árai és költségei (köztük a nyersanyag-, a földterület-, az energia- és a munkaerőköltségek) az alaprendelet 2. cikke (6a) bekezdésének b) pontja értelmében – az ott felsorolt elemek közül egy vagy több tényleges vagy lehetséges hatásának tanúsága szerint – jelentős kormányzati beavatkozás hatására alakulnak ki, és nem szabadpiaci erőviszonyok eredményei.

(227) A fentiekre tekintettel a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy ez esetben nem helyénvaló a belföldi árak és költségek alkalmazása a rendes érték megállapításához. A Bizottság ezért a rendes értéket az alaprendelet 2. cikke (6a) bekezdésének a) pontjával összhangban kizárólag torzulásoktól mentes árakat vagy referenciaértékeket tükröző előállítási és értékesítési költségek – ez esetben egy megfelelő reprezentatív országban érvényes előállítási és értékesítési költségek – alapján, a következő szakaszban foglaltak szerint képezte.

3.2.4. *Reprezentatív ország*

3.2.4.1. Általános megjegyzések

(228) A reprezentatív ország kiválasztása az alaprendelet 2. cikkének (6a) bekezdése alapján, a következő szempontok szerint történt:

— a Kínáéhoz hasonló gazdasági fejlettség. Ebben a vonatkozásban a Bizottság olyan országokat vett figyelembe, amelyek egy főre jutó bruttó nemzeti jövedelme a Világbank adatbázisa szerint hasonló Kínáéhoz ([120]),

— a vizsgált termék termelése az adott országban,

— a vonatkozó könnyen hozzáférhető adatok megléte a reprezentatív országban,

([120]) World Bank Open Data – Upper Middle Income (A Világbank nyílt hozzáférésű adatai – közepes jövedelmű országok, felső sáv): https://data.worldbank.org/income-level/upper-middle-income.

— több lehetséges reprezentatív ország esetén a Bizottság indokolt esetben előnyben részesítette azt az országot, amelyben a szociális védelem és a környezetvédelem szintje megfelelő.

(229) A 3.1. szakaszban ismertetett módon a Bizottság a rendes érték meghatározásához felhasznált forrásokkal kapcsolatban két feljegyzést fűzött az érdekelt felek számára betekintésre összeállított aktához: az első feljegyzést és a második feljegyzést.

(230) Ezek a feljegyzések ismertették az alkalmazandó kritériumokkal kapcsolatos tényeket és bizonyítékokat, és foglalkoztak a felektől ezekre és a releváns forrásokra vonatkozóan érkezett észrevételekkel. A második feljegyzésben a Bizottság tájékoztatta az érdekelt feleket arról, hogy ebben az ügyben Törökországot szándékozik megfelelő reprezentatív országnak tekinteni abban az esetben, ha az alaprendelet 2. cikkének (6a) bekezdése szerint a jelentős torzulások fennállása megerősítést nyer.

3.2.4.2. Az első feljegyzés

(231) Az első feljegyzésben a Bizottság Argentínát, Brazíliát, Dél-Afrikát, Indonéziát, Kolumbiát, Malajziát, Mexikót, Szerbiát, Thaiföldet és Törökországot azonosította olyan országként, amelynek gazdasági fejlettsége a Világbank megítélése szerint Kínáéhoz hasonló, vagyis bruttó nemzeti jövedelme alapján a Világbank besorolása szerint mindegyik a közepes jövedelmű országok felső sávjába tartozik, továbbá ismert róluk, hogy gyártják a vizsgált terméket.

(232) A Bizottság ezt követően tovább vizsgálta a termelési tényezőkre vonatkozó adatok rendelkezésre állását, többek között a vizsgált termék gyártóitól származó, könnyen hozzáférhető pénzügyi adatok tekintetében. Az eljárás megindítását követően benyújtott információk alapján a Bizottság azonosította azt a hat legfontosabb termelési tényezőt, amelyek az anyag összköltségének mintegy 70 %-át tették ki. E termelési tényezők a következők: természetes gumi (HR-kód: 4001 22), korom (280300), butadién-sztirol gumi (4002 19); polibutadién gumi (HR-kód: 4002 20), abroncsszövet (HR-kód: 5902 20), acélkord (HR-kód: 7312 10). A Bizottság ezt követően értékelte, hogy ezeket a termelési tényezőket elegendő mennyiségben importálták-e a potenciális reprezentatív országokba, és hogy a Kínából vagy az (EU) 2015/755 európai parlamenti és tanácsi rendelet ([121]) I. mellékletében felsorolt országok bármelyikéből érkező behozatal milyen részarányban érintheti lényegesen a behozatalt.

(233) A Bizottság megállapította, hogy Argentína és Kolumbia egyaránt viszonylag kis mennyiségben importálta a kulcsfontosságú termelési tényezőket, bizonyos termelési tényezőket pedig egyáltalán nem importált. Mivel a kulcsfontosságú termelési tényezők behozatalának viszonylag alacsony mennyisége befolyásolhatta a behozatal árát, a Bizottság úgy ítélte meg, hogy ez a behozatal nem feltétlenül tekinthető megfelelő referenciaértéknek, és arra a következtetésre jutott, hogy sem Kolumbia, sem Argentína nem minősül megfelelő reprezentatív országnak.

(234) Ezenkívül a fő nyersanyagoknak az egyéb lehetséges reprezentatív országokba irányuló behozatalát vizsgáló elemzés azt mutatta, hogy egyes behozatalokat jelentősen befolyásolhatnak a Kínából származó jelentős mennyiségek. Ez volt a helyzet különösen Thaiföld és Dél-Afrika esetében, ahol a fent felsorolt hat fő termelési tényező közül három termelési tényező Kínából érkező behozatala e tényezők teljes behozatalának több mint 50 %-át tette ki, valamint kisebb mértékben Malajzia esetében, ahol a három fő termelési tényező Kínából érkező behozatalának részesedése a 27 % és 69 % közötti tartományban mozgott. Brazíliában és Indonéziában nem folyt a vizsgált termék gyártása, illetve nem álltak rendelkezésre pénzügyi információk. A Bizottság ezért úgy ítélte meg, hogy az említett országok egyike sem tekinthető megfelelő reprezentatív országnak.

(235) A Bizottság ezt követően azonosította a hasonló terméket Mexikóban (Compana Hulera Tornel), Szerbiában (Tigar Tyres Doo) és Törökországban (Brisa Bridgestone Sabanci) gyártó nyereséges vállalatok vizsgálati időszakra vonatkozóan rendelkezésre álló pénzügyi kimutatásait, és arra a következtetésre jutott, hogy ezek az országok megfelelő reprezentatív országnak tekinthetők. A Bizottság felkérte a feleket, hogy tegyék meg észrevételeiket.

([121]) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2015/755 rendelete (2015. április 29.) az egyes harmadik országokból történő behozatalra vonatkozó közös szabályokról (HL L 123., 2015.5.19., 33. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/755/oj), módosította az (EU) 2015/755 európai parlamenti és tanácsi rendelet Kazahsztánnak a rendelet I. mellékletében szereplő országok jegyzékéből való törlése tekintetében történő módosításáról szóló, 2017. február 24-i (EU) 2017/749 felhatalmazáson alapuló bizottsági rendelet (HL L 113., 2017.4.29., 11. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2017/749/oj).

3.2.4.3. Az első feljegyzés kibocsátását követően az egyes potenciális reprezentatív országokra vonatkozóan benyújtott állítások

(236) Az első feljegyzés közzétételét követően a Bizottsághoz észrevételek érkeztek a panaszostól, a CRIA-tól, valamint négy exportáló gyártótól vagy exportáló gyártói csoporttól – a GITI csoporttól, a Hankook csoporttól, a Kumhótól és a Shandong Yongshengtől. A felek a következő országokkal kapcsolatban nyújtottak be állításokat:

Indonézia

(237) A GITI csoport előadta, hogy Indonézia (Malajzia mellett) lehetséges reprezentatív országnak tekinthető, mivel i. gumikeveréket importált (amely a GITI szerint fontos termelési tényező), ii. több kulcsfontosságú termelési tényező (abroncsszövet, acélkord, korom) tekintetében a kínai behozatalnak a teljes behozatalon belüli részaránya Indonézia esetében alacsonyabb volt, mint Szerbia, Mexikó és Törökország esetében, és iii. Indonézia esetében rendelkezésére álltak a vállalataira (a PT Goodyear Indonesia Tbk vállalatra és a PT Gajah Tunggal Tbk vállalatra, a GITI csoport és a Michelin közös vállalkozására) vonatkozó pénzügyi adatok.

(238) A Kumho Tire és a Hankook csoport előadta továbbá, hogy Indonézia megfelelő reprezentatív országnak minősül, tekintettel belföldi piacának méretére és az összes termelési tényező magas behozatali volumenére.

Malajzia

(239) A GITI csoport és a CRIA azzal érvelt, hogy a kulcsfontosságú termelési tényezők (korom, acélkord, abroncsszövet és polibutadién gumi) Malajziába irányuló kínai exportja a kínai behozatalnak körülbelül akkora részét tette ki, mint Szerbia és Törökország esetében, melyeket a Bizottság potenciális reprezentatív országnak tekintett, és ezért Malajziát nem szabad kizárni a lehetséges reprezentatív országok köréből. A GITI csoport továbbá azzal érvelt, hogy Indonéziával együtt Malajzia az egyetlen olyan ország, ahol a gumikeverék behozatal reprezentatívnak tekinthető.

(240) A GITI csoport, a Shandong Yongsheng és a CRIA megemlítette, hogy az Egyesült Államok által a Kínából érkező gumi légabroncsok behozatalára vonatkozóan végzett dömpingellenes vizsgálat ([122]) során Malajziát választották reprezentatív országnak, és hogy számos malajziai vállalat esetében rendelkezésre állnak nyilvános pénzügyi kimutatások ([123]).

Mexikó

(241) A GITI csoport előadta, hogy Mexikó nem tekinthető lehetséges reprezentatív országnak. Ennek során elsősorban a gumikeverék alacsony behozatali volumenére és a Kínából Mexikóba irányuló abroncsszövet-behozatal nagy volumenére hivatkozott.

(242) A CRIA és a Shandong Yongsheng hasonló érveket nyújtott be a Kínából Mexikóba, Szerbiába és Törökországba irányuló behozatal szintjével kapcsolatban, azzal érvelve, hogy a kínai behozatal szintje nem tekinthető a lehetséges reprezentatív országok figyelmen kívül hagyása fő kritériumának, és hogy a Kínából importált acélkord magas szintje valamennyi lehetséges reprezentatív ország esetében jellemző. A CRIA továbbá azzal érvelt, hogy – az egyes más ügyekben is megfigyelhető módon – a Bizottság tovább elemezte, hogy a kínai behozatal torzító hatást gyakorolt-e az importárakra vagy sem, és hogy a jelen vizsgálatban is eljárhat így olyan országok esetében, ahol magas a kínai behozatal aránya.

(243) A GITI csoport úgy ítélte meg, hogy mivel Mexikóban eltérő dömpingellenes és kiegyenlítő vámok vannak érvényben az acélra vonatkozóan, az acélt tartalmazó kulcsfontosságú inputok (például az acélhuzal) mexikói importárai adott esetben torzulhatnak. Hivatkozott továbbá a Mexikó által a szintetikus gumi Japánból, a Koreai Köztársaságból és az Egyesült Államokból történő behozatalával szemben bevezetett intézkedésekre, valamint a személygépkocsikon és könnyű tehergépjárműveken használt, Kínából származó gumi légabroncsokra kivetett dömpingellenes vámokra. A GITI csoport továbbá azzal érvelt, hogy a mexikói gumilégabroncs-gyártó vállalatok pénzügyi adatai nem tekinthetők megfelelő referenciaértéknek, mivel nincsenek átfedésben a vizsgálati időszakkal, és mivel az adatok csak egy vállalat esetében álltak rendelkezésre. A GITI csoport ezért úgy ítélte meg, hogy Mexikó nem tekinthető reprezentatív országnak.

([122]) https://access.trade.gov/Resources/frn/summary/prc/2021-19259-1.pdf.

([123]) Pl. Hock Hin (MUAR) Rubber Co., Michelin Malaysia, Toyo tyre Malaysia SDN BHD, Friendship Rubber Industry (Malaysia) SDN. BHD. és Yamauchi (Malaysia).

(244) A Shandong Yongsheng előadta, hogy Mexikó, Szerbia és Törökország közül Mexikó a legmegfelelőbb reprezentatív ország, mivel i. Szerbia esetében a Kínából érkező behozatal szintje magasabb volt, mint Malajzia esetében, mely országot az első feljegyzés a kínai behozataltól való függésének szintje miatt zárt ki, és ii. a 2. cikk (6a) bekezdésének a) pontja tekintetében Mexikóban volt a legmagasabb a szociális védelem és a környezetvédelem szintje.

(245) A Kumho Tire és a Hankook csoport előadta, hogy Mexikó megfelelő reprezentatív országnak minősül, tekintettel belföldi piacának méretére és az összes természetes gumi magas behozatali volumenére.

Thaiföld

(246) A CRIA és a Shandong Yongsheng előadta, hogy Thaiföldet nem lett volna szabad a Kínából érkező magas szintű behozatalra hivatkozva kizárni a lehetséges reprezentatív országok sorából.

(247) A Shandong Yongsheng előadta továbbá, hogy a Bizottság felhasználhatná az SGA-költségekre és a nyereségre vonatkozóan a személygépkocsikhoz és könnyű tehergépjárművekhez használt gumi légabroncsok thaiföldi gyártóinak vonatkozásában rendelkezésre álló adatokat. A Shandong Yongsheng hozzátette, hogy az energia- és munkaerőköltségek tekintetében Thaiföldre, Indonéziára és Malajziára jellemzők a Kínában megfigyeltekhez leginkább hasonló feltételek.

Törökország és Szerbia

(248) A GITI csoport azzal érvelt, hogy Törökország és Szerbia esetében alacsony a gumikeverék behozatalának volumene, és abban az esetben, ha e két ország egyike kerül kiválasztásra, e nyersanyag referenciaértékét ki kell igazítani. Másodszor, a GITI csoport, a Kumho Tire, a Hankook csoport és a CRIA előadta, hogy mindkét lehetséges reprezentatív ország esetében észszerűtlenül magasak az SGA-költségek. A GITI csoport és a CRIA felhívta a figyelmet a Mexikóból ([124]), Indonéziából ([125]), Malajziából ([126]) és Thaiföldről ([127]) származó pénzügyi adatokra, megemlítve, hogy az SGA-költségek százalékos aránya ezek esetében alacsonyabb.

(249) A GITI csoport és a CRIA továbbá azzal érvelt, hogy a Kínából érkező abroncsszövet-behozatal különösen nagy mértékű volt mind Szerbia, mind Törökország esetében.

(250) A Hankook csoport előadta, hogy a török Brisa Bridgestone vállalat konszolidált pénzügyi kimutatásai olyan leányvállalatok adatait is tartalmazták, amelyek részt vettek mobiltechnológiák fejlesztésében és gyártásában, és hogy a Brisa Bridgestone pénzügyi kimutatásai ezért nyilvánvalóan nem reprezentatívak a rendes érték képzése szempontjából.

(251) A CRIA, a Kumho Tire és a Hankook csoport előadta, hogy az Oroszországból Törökországba és Szerbiába irányuló behozatal volumene miatt ezek az országok tekinthetők megfelelő reprezentatív országnak. A Kumho Tire és a Hankook csoport hozzátette, hogy mind Törökország, mind Szerbia továbbra is importál orosz acélt, amely felhasználható acélkord gyártásához.

(252) Mind a Kumho Tire, mind a Hankook csoport előadta, hogy Törökország és Szerbia is négyzetméterben jelentett az abroncsszövetre vonatkozó adatokat, és hogy az abroncsszövet tömege a fonalak vastagságától és sűrűségétől függően változhat, míg más országok kilogrammban megadott adatokat szolgáltattak. A két vállalat hozzátette, hogy a szerb piac jellemzői nem hasonlíthatók össze a kínai piacéival, és hogy Törökország továbbra is súlyos inflációval küzd, ami hatással van a releváns gazdasági mutatókra.

(253) A Bizottság értékelte a különböző érdekelt felek által a második feljegyzésben benyújtott valamennyi érvet, amelyeket az alábbi 3.2.4.4. szakasz foglal össze.

([124]) Giti a Companie Hulera Tornelre hivatkozott.
([125]) PT Goodyear Indonesia Tbk, Gajah Tunggal (a Hankook és a GITI csoport által azonosítva).
([126]) Friendship Rubber industry (Malaysia) SDN. BHD. és Toyo Tyre Malaysia SDN. BHD.
([127]) Bridgestone Tire Manufacturing (Thailand) Co. Ltd., Bridgestone Specialty Tire Manufacturing (Thailand) Co., Ltd., Thai Bridgestone Company Limited, Goodyear (Thailand) Public Company Limited.
Toyo Tire (Thailand) company limited, Deestone Ltd., Desstone international Company Limited, Otani Radial Co., Ltd., Sumitomo Rubber (Thailand) company Limited, Svizz-one Corportation Ltd., Yokohama Tire Manufacturing (Thailand) Co., Ltd.

3.2.4.4. Második feljegyzés

(254) A GITI csoport állítását illetően a Bizottság úgy ítélte meg, hogy nem lenne indokolt eljárás a reprezentatív ország kiválasztását a gumikeverék (HR-kód: 4002 80) behozatalának volumenére alapozni. A mintában szereplő exportáló gyártók esetében a gumikeverék költsége a költségek alacsony százalékát képviselte a teljes előállítási költségen belül, vagy az is előfordult, hogy e gyártók egyáltalán nem használtak gumikeveréket ([128]). A Bizottság ezért úgy ítélte meg, hogy a gumikeverék behozatalának szintje nem releváns kritérium a reprezentatív ország kiválasztásának vonatkozásában.

(255) Továbbá, mivel az 5902 vámtarifaszám ([129]) (kerékköpeny kordszövet) és a 7312 10 HR-kód ([130]) (acélkord) esetében Kína volt a világ legnagyobb exportőre, e két termelési tényező valamennyi lehetséges reprezentatív országba irányuló behozatala a Kínából érkező behozatal nagy százalékát tette ki. A Bizottság ezért arra a következtetésre jutott, hogy a szóban forgó két termelési tényező esetében a kínai behozatal volumene nem minősül figyelembe veendő kritériumnak.

(256) Végezetül a Bizottság megvizsgálta azokat az érveket, amelyek az Indonézia, Malajzia vagy Thaiföld lehetséges reprezentatív országként való kiválasztására irányuló javaslatokkal voltak kapcsolatosak. A Bizottság azonban arra a következtetésre jutott, hogy sem Indonézia, sem Malajzia, sem Thaiföld nem minősül megfelelő reprezentatív országnak.

(257) A fő termelési tényező (vagyis a költségek jelentős részét kitevő természetes gumi) Indonéziába irányuló behozatala viszonylag alacsony szintű volt, és a hat fő termelési tényező közül három (az acélkord, a kordszövet és a korom) behozatalán belül magas volt a kínai behozatal részaránya. Míg az acélkord és a kordszövet esetében a kínai behozatal magas részaránya valamennyi lehetséges reprezentatív országra jellemző volt, a korom kínai behozatalának részaránya szintén magas volt: 46 %-ot tett ki. Ehhez képest Törökországban a korom kínai behozatal csupán 5 %-os mértékű volt.

(258) A fő termelési tényezők Malajziába irányuló behozatalán belül szintén magas volt a kínai behozatal részaránya – amellett, hogy kordszövet és az acélkord esetében magas volt a kínai behozatal részaránya, a butadién-sztirol gumi (az egyik fő termelési tényező) kínai behozatala szintén nagyobb részarányt képviselt a teljes behozatalon belül (27 %), szemben a Törökországba irányuló behozatallal, ahol ez az arány 12 % volt. Továbbá a jelen vizsgálat szempontjából nem releváns az, hogy az egyesült államokbeli dömpingellenes vizsgálatban Malajziát választották ki.

(259) Az összes fő termelési tényező kínai behozatala Thaiföld esetében is különösen magas volt: korom (57 %), butadién-sztirol gumi (25 %), polibutadién gumi (32 %), kordszövet (7 %), acélkord (82 %). Emellett 2025 májusában a Dél-afrikai Nemzetközi Kereskedelmi Adminisztrációs Bizottság megállapította, hogy több thaiföldi vállalat kijátszotta a gumi légabroncsokra kivetett dömpingellenes vámokat úgy, hogy nem közvetlenül Kínából importált, hanem Kambodzsán, Thaiföldön és Vietnámon keresztül, ami megerősíti Thaiföld Kínával szembeni nagy fokú kitettségét ([131]).

(260) A fentiekre tekintettel a Bizottság megállapította, hogy a fő termelési tényezők Indonéziába, Malajziába és Thaiföldre irányuló behozatalának árai (valószínűsíthető torzultságuk miatt) nem tekinthetők reprezentatívnak, amennyiben az alaprendelet 2. cikke (6a) bekezdésének b) pontja értelmében vett jelentős torzulások megerősítést nyernek.

(261) A Bizottság értékelte továbbá a három javasolt ország (Mexikó, Szerbia és Törökország) tekintetében rendelkezésére álló információkat, és arra a következtetésre jutott, hogy Törökország a megfelelő reprezentatív ország.

(262) Először is: a Törökországba irányuló behozatalra vonatkozó statisztikák a termelési tényezők többsége tekintetében tartalmaztak könnyen hozzáférhető adatokat (ez alól az acélkord volt kivétel). A hat fő termelési tényező behozatali statisztikái nem tartalmaztak Kínából érkező behozatalra vonatkozó adatokat, vagy korlátozott mértékű behozatalt mutattak (a korom esetében legfeljebb 5 % ([132])). Ehhez képest Szerbiából nagy mennyiségben importáltak kínai kormot (45 %) és acélkordot (68 %).

([128]) Részletesebb információk titoktartási okokból nem adhatók meg.
([129]) https://oec.world/en/profile/hs/polyamide-fabric.
([130]) https://oec.world/en/profile/hs/stranded-steel-wirecableetc-no-electric-insulation.
([131]) https://www.itac.org.za/upload/document_files/20250602071614_ITAC-Preliminary-Report-No.-748---May-2025.pdf.
([132]) Az acélkord kivételével, mivel a kínai behozatal nagy részaránya szinte az összes lehetséges reprezentatív országra jellemző.

(263) A fő termelési tényezők Törökországba irányuló behozatalának volumene többszöröse volt mint Szerbia vagy Mexikó esetében, ezért nagyobb volt a valószínűsége annak, hogy ezeknek az országoknak az importárai észszerű referenciaértéknek minősülhetnek. Továbbá a felek állításaival ellentétben a Bizottság úgy ítélte meg, hogy a kordszövet Törökországba irányuló behozatalára vonatkozó, négyzetméterben bejelentett adatok az ilyen típusú anyagokra érvényes átváltási arány alapján átválthatók kilogrammra.

(264) Másodszor, a Bizottság úgy ítélte meg, hogy a Brisa Bridgestone török vállalat pénzügyi kimutatásai észszerű alapot jelentenek az SGA-költségek és a nyereség referenciaértékének meghatározásához, tekintettel arra, hogy e kimutatásokat auditálták, illetve hogy azok átfedésben voltak a vizsgálati időszakkal. A Bizottság megjegyezte, hogy az Arvento leányvállalat árbevételének a konszolidált pénzügyi kimutatásokra gyakorolt lehetséges hatására vonatkozó állítás nem megalapozott. A Bizottság továbbá úgy ítélte meg, hogy nem támasztották alá bizonyítékokkal azt az állítást, miszerint az Arvento SGA-költségei észszerűtlenül magasak voltak, mivel a más országokban működő vállalatok SGA-költségei ezeknél alacsonyabb szinteken álltak. A Bizottság megjegyezte, hogy a Bizottság elemzése szerint több thaiföldi vállalat számolt be a 30 % és 60 % közötti tartományba eső SGA-költségekről ([133]). A Bizottság ezért arra a következtetésre jutott, hogy a Brisa Bridgestone pénzügyi adatai továbbra is megfelelő alapul szolgálnak az SGA-költségek és a nyereség százalékos arányának megállapításához; a Brisa Bridgestone egy viszonylag nagy méretű, auditált beszámolóval rendelkező vállalat volt, míg Mexikóban csak egyetlen olyan vállalat volt fellelhető, amely viszonylag kisebb méretű volt, rendelkezésre álltak pénzügyi információk, és nem volt ismert, hogy az adatok auditáltak-e vagy sem.

(265) Hozzá kell tenni azt is, hogy Kína mellett Törökország a vizsgált termék egyik legnagyobb exportőre a világon ([134]), és a Kínáéhoz hasonló gazdasági fejlettségű országnak minősül.

(266) A török inflációval kapcsolatos állítást illetően a Bizottság úgy ítélte meg, hogy a török líra leértékelődése nem befolyásolta az importárakat. Az áremelkedés minden esetben megmutatkozna az értékesített áruk összköltségének és/vagy az SGA-költségeknek a növekedésében, és ezáltal a reprezentatív gyártó haszonkulcsának csökkenésében nyilvánulna meg. Mivel az SGA-költségeket és a haszonkulcsokat a Bizottság százalékos arány formájában fejezte ki, ez nem volt hatással a rendes érték számítására. A bizonyos konkrét költségek megemelkedésével kapcsolatos állítást illetően a Bizottság megjegyezte, hogy az előállítási költségekre vonatkozóan általa megállapított torzulásmentes árakat az érintett ország pénznemében fejezik ki, és a reprezentatív ország és az érintett ország közötti inflációs különbségek már jelentős mértékben tükröződnek a vonatkozó átváltási árfolyamban. Ezért a kiszámított referenciaértékeket nagyrészt nem befolyásolta a reprezentatív ország inflációja. A Bizottság ezért elutasította az állítást.

(267) Végezetül az acélkord gyártásához esetlegesen felhasznált orosz acél Törökországba irányuló behozatalának állítólagos hatását illetően a Bizottság megállapította, hogy az állítás általános jellegű volt, és nem támasztotta alá bizonyítékokkal az állítólagos átgyűrűzést. A korom, a butadién-sztirol gumi és a polibutadién gumi Szerbiába és Törökországba irányuló behozatalát illetően megállapításra került, hogy az Oroszországból származó behozatalt is magában foglalta. A Bizottság azonban arra a következtetésre jutott, hogy ezen az alapon nem indokolt két említett ország kizárása. Ezek a termelési tényezők nem képviselték a termelési költségek jelentős részét ([135]), és Szerbia esetében a szóban forgó behozatal piaci részesedése viszonylag alacsony volt ([136]). A Bizottság megjegyezte továbbá, hogy egyik érdekelt fél sem nyújtott be olyan bizonyítékot, amely szerint az Oroszországból érkező behozatal hatására a Törökországba érkező behozatal nem lenne megbízható: a Bizottság azt is megállapította, hogy nem állt rendelkezésre bizonyíték, amely azt támasztotta volna alá, hogy abnormális különbség állna fenn a szóban forgó inputok Törökországba irányuló átlagos importára és az ugyanezen inputoknak az Oroszországból nem importáló országokba irányuló behozatalának átlagos importára között. A Bizottság az említett ügyben a 2023. június 30-ig tartó vizsgálati időszak elemzése során ugyanerre a következtetésre jutott *az autóbuszokhoz és tehergépjárművekhez használt gumi légabroncsok* ([137])tekintetében ([138]). A Bizottság ezért megalapozatlannak találta azt az állítást, miszerint Törökországot ennek alapján figyelmen kívül kell hagyni.

([133]) pl. Michelin Siam, Maxxis International (Thailand) Co Ltd, Bridgestone Specialty Tire Manufacturing (Thailand) Co., Ltd.

([134]) https://oec.world/en/profile/hs/pneumatic-tyres-new-of-rubber-for-buses-or-lorries és https://oec.world/en/profile/hs/new-rubber-pneumatic-tyres-for-motor-cars.

([135]) A három termelési tényező (a korom, a butadién-sztirol gumi és a polibutadién gumi a termelési költségek mintegy 4–12 %-át teszi ki).

([136]) A termelési tényezőtől függően legalább 5 % és legfeljebb 21 %.

([137]) A Bizottság (EU) 2025/58 végrehajtási rendelete (2025. január 15.) a Kínai Népköztársaságból származó egyes, 121 feletti terhelési indexű, autóbuszhoz vagy tehergépjárműhöz való új vagy újrafutózott gumi légabroncsok behozatalára vonatkozó végleges dömpingellenes vámnak az (EU) 2016/1036 európai parlamenti és tanácsi rendelet 11. cikkének (2) bekezdése szerinti hatályvesztési felülvizsgálatot követő kivetéséről (HL L, 2025/58, 2025.1.16., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/58/oj, (214) preambulumbekezdés.

([138]) (EU) 2025/58 végrehajtási rendelet.

(268) A Bizottság ezért arra a következtetésre jutott, hogy Törökország reprezentatív országnak tekinthető, mivel i. az összes többi ország közül Törökország rendelkezett a termelési tényezők referenciaértékeként felhasználandó legjobb minőségű adatokkal, és ii. észszerű pénzügyi adatok álltak rendelkezésre.

3.2.4.5. A második feljegyzés kibocsátását követően az egyes potenciális reprezentatív országokra vonatkozóan benyújtott állítások

(269) A második feljegyzést követően a CRIA, a GITI csoport, a Hankook csoport, a Kumho Tire, a Shandong Yongsheng és a Sumitomo Rubber észrevételeket nyújtott be a Bizottság azon döntésével kapcsolatban, hogy Törökországot szándékozik reprezentatív országként figyelembe venni. Ezen észrevételekkel a Bizottság az alábbiakban foglalkozik.

Törökország

A Törökország reprezentatív országként való kiválasztásával kapcsolatos általános állítások

(270) A Hankook csoport és a Kumho előadta, hogy a Bizottság hibát követett el, amikor Törökországot egyetlen kritérium – az országba irányuló kínai behozatal aránya – alapján választotta ki mint reprezentatív országot, mely kritérium nem szerepel az alaprendelet 2. cikke (6a) bekezdésének a) pontjában. A két vállalat azzal érvelt, hogy a Bizottság figyelmen kívül hagyott olyan tényezőket, mint a vizsgált termék termelési volumene az egyes lehetséges reprezentatív országokban, valamint hogy rendelkezésre áll-e nagyobb számú pénzügyi kimutatás a rendes érték képzéséhez felhasználandó SGA-költségek és nyereség helyes meghatározásához. A Hankook csoport előadta továbbá, hogy bizonyos más országok piacai a kínai piacéihoz közelebb álló jellemzőkkel rendelkeztek, és/vagy esetükben nagyobb mértékben voltak elérhetők nyilvános adatok.

(271) A Hankook csoport és a Kumho előadta, hogy a Bizottság tévesen értékelte a kínai behozatal által az importárakra gyakorolt hatást, továbbá hogy a Bizottságnak az egységárat figyelembe véve kellene értékelnie azt, hogy a behozatal torzult-e vagy sem. A felek azzal érveltek, hogy egyes termelési tényezők Törökországba irányuló behozatalának egységára hasonló volt a kínai behozatalnak nagyobb mértékben kitett más országokban érvényesített egységárhoz, továbbá előadták, hogy a Kínából érkező behozatal magas szintje önmagában nem szolgál alapul ahhoz, hogy egy ország ne legyen az alaprendelet 2. cikkének (6a) bekezdése szerinti reprezentatív országként kiválasztható. A Bizottság megismételte, hogy a megfelelő reprezentatív ország kiválasztásakor a kínai behozatal volumene fontos kritérium annak értékelése során, hogy összességében nézve a termelési tényezők behozatalát valószínűsíthetően torzítja-e a kínai behozatal. A Bizottság először is emlékeztetett arra, hogy az alaprendelet 2. cikke (6a) bekezdésének célja torzulásoktól mentes rendes érték képzése. Ezért a kínai behozatal volumenének figyelembevétele nyomán lehetővé válna, hogy a torzulások ismét megjelenjenek a számtanilag képzett rendes értékben. Az országok kiválasztásakor ezt az értékelést átfogóan kell elvégezni, és nincs szükség az egyes árak összevetésére. Ez eltér attól a helyzettől, amikor egy országot a Bizottság azért választ ki, mert az megfelel az összes kritériumnak. Ezt követően a Bizottságnak nincs más választása, mint hogy megvizsgál egy adott importárat, és eldönti, hogy az adott ár torzult-e vagy sem. Ezt az értékelést tehát a második lépésben szükséges elvégezni. A Bizottság ezért elutasította azt az állítást, miszerint minden egyes lehetséges reprezentatív ország tekintetében el kell végeznie az árak összehasonlítását annak megállapítása érdekében, hogy a kínai behozatal torzíthat-e egy adott inputot.

(272) Másodszor: a Bizottság rámutatott arra, hogy Törökország reprezentatív országként való kiválasztása azon alapult, hogy Törökország teljesítette az alaprendelet 2. cikke (6a) bekezdésének a) pontjában meghatározott valamennyi kritériumot.

(273) A könnyen elérhető adatok szerint a fő termelési tényezőket reprezentatív mennyiségben importálták Törökországba, továbbá rendelkezésre álltak a Brisa Bridgestone auditált pénzügyi kimutatásain alapuló pénzügyi információk, amelyeket a Bizottság észszerű kiindulópontnak tekintett az SGA-költségekre és a nyereségre vonatkozó torzulásmentes és észszerű referenciaértékek meghatározásához. A Bizottság megállapította, hogy a Törökországra vonatkozóan rendelkezésre álló információk jobb minőségűek voltak, mint a többi lehetséges reprezentatív országokra vonatkozóan rendelkezésre álló információk.

(274) A Hankook csoport előadta továbbá: téves számadatokon alapult az a kijelentés, miszerint az összes lehetséges reprezentatív ország nagy mennyiségben importált kordszövetet és acélkordot Kínából, mivel a Bizottság a kordszövetet önkényesen a HR-kódok (HR 5902 10, HR 5902 20 és HR 5902 90) alá sorolta be egy nagyobb alkategóriába, az 5902 vámtarifaszám alá. A Hankook csoport előadta, hogy az egyes HR-kódok szerinti bontásban nem Kína a világ első számú exportőre ([139]).

(275) A Hankook csoport állításával ellentétben A Gazdasági Összetettség Megfigyelőközpontja (Observatory of Economic Complexity, a továbbiakban: OEC) HR-szintű adatai megerősítették, hogy az 5902 10 HR-kód esetében Kína a világ legnagyobb exportőre ([140]). Az 5902 20 HR-kód tekintetében Kína a világ második legnagyobb exportőre volt (Vietnám után, amely az első helyen állt) ([141]). Az 5902 90 HR-kód kereskedelme ([142]) összességében meglehetősen korlátozott volt a többi kódéhoz képest. Mindenesetre függetlenül attól, hogy Kína az említett termelési tényezők legnagyobb vagy egyik legnagyobb exportőre volt-e, a lényeges pont az, hogy az említett termelési tényezők kínai behozatalának szintje viszonylag magas volt *valamennyi* lehetséges reprezentatív ország esetében. Ezért a Bizottság elutasította ezt a felvetést.

(276) A Hankook csoport és a Kumho megismételte azt az állítását is, hogy a Bizottság tévesen tekintette az Oroszországból érkező behozatalt torzulástól mentesnek, holott az Oroszországból származó acéltermékekre vonatkozó behozatali tilalmak formájában bevezetett szankciók 2022. március 16-tól voltak alkalmazandók ([143]). Emellett 2023. február 26-án behozatali tilalom lépett hatályba a koromra (2803 vámtarifaszám), a butadién-sztirol gumira (HR-kód: 4002 19), a butadién gumira (HR-kód: 4002 20), a gumikeverékre (HR-kód: 4002 80) és a halo-izobutén-izoprén gumira (HR-kód: 4002 39) vonatkozóan ([144]), és 2024. június 30-ig átmeneti behozatali kvótarendszer volt alkalmazandó. A Hankook csoport azzal érvelt, hogy a Törökországba irányuló orosz behozatal átlagára jelentősen alacsonyabb volt, mint a más országokból (többek között Kínából) érkező behozatal átlagára, és hogy tekintettel a Kínában és Oroszországban egyaránt fennálló jelentős torzulásokról szóló országjelentésre, nem volt elégséges ok arra, hogy a Bizottság Törökországot részesítse előnyben az említett országokkal szemben. Végezetül a Hankook csoport előadta, hogy mind Törökország, mind Szerbia az Oroszországból származó energiaimportra támaszkodott, ami azt mutatja, hogy a török gazdaság egésze torzulásoknak volt kitéve.

(277) A Bizottság felhívta a figyelmet arra, hogy ezekkel az érvekkel a második feljegyzés már foglalkozott. A behozatali tilalom végrehajtása csak a vizsgálati időszak második felében, azaz 2024. július 1-jén kezdődött meg; ezt megelőzően a három anyagra csak átmeneti kvóta vonatkozott (tehát részleges korlátozás hatálya alá tartoztak). Így az érdekelt felek által benyújtott konkrét bizonyítékok hiányában nem lehetett megállapítani, hogy az orosz behozatal torzult-e a vizsgálati időszak alatt, és ha igen, milyen mértékben – a felek csak arra hivatkoztak, hogy az Oroszországból importált egyes inputok árai a vizsgálati időszak alatt alacsonyabbak voltak a Törökországba irányuló behozatal átlagárainál, azonban e felek nem szolgáltattak bizonyítékot arra nézve, hogy ezek az alacsony árak a szankciók eredményei lettek volna. Emellett annak ellenére, hogy az orosz importárak valamivel az átlag alatt maradtak, a szóban forgó anyagok Törökországba irányuló behozatalának átlagárai hasonlóak voltak az orosz behozatal által nem érintett egyes lehetséges reprezentatív országokba irányuló behozatal áraihoz. A Bizottság úgy ítélte meg, hogy az Oroszországból származó energiaimportra vonatkozó állítás általános jellegű, és azt nem támasztották alá. A Bizottság ezért elutasította ezt az állítást.

A referenciamutatóként használandó adatok minőségére vonatkozó általános állítások

(278) A CRIA előadta, hogy i. Törökország nem minősül megfelelő reprezentatív országnak, ii. a Brisa Bridgestone pénzügyi adatai nem voltak megfelelőek, és iii. amennyiben a Bizottság megerősíti, hogy Törökország reprezentatív ország, alternatív forrásokat kell felhasználnia, vagy megfelelően ki kell igazítania bizonyos termelési tényezők referenciaértékeit.

([139]) Az 5902 20 HR-alszám (Vietnám) és az 5902 90 HR-alszám (Németország), lásd https://oec.world/en/profile/hs/tyre-cord-fabric-of-polyester, illetvehttps://oec.world/en/profile/hs/tyre-cord-fabric-of-viscose-rayon.

([140]) https://oec.world/en/profile/hs/tyre-cord-fabric-of-nylon-polyamides.

([141]) https://oec.world/en/profile/hs/tyre-cord-fabric-of-polyester.

([142]) https://oec.world/en/profile/hs/tyre-cord-fabric-of-viscose-rayon.

([143]) A Tanács (EU) 2022/428 rendelete (2022. március 15.) az ukrajnai helyzetet destabilizáló orosz intézkedések miatt hozott korlátozó intézkedésekről szóló 833/2014/EU tanácsi rendelet módosításáról (HL L 87I, 2022.3.15., 13. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2022/428/oj).

([144]) A Tanács (EU) 2022/1904 rendelete (2022. október 6.) az ukrajnai helyzetet destabilizáló orosz intézkedések miatt hozott korlátozó intézkedésekről szóló 833/2014/EU rendelet módosításáról (HL L 259I, 2022.10.6., 3. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2022/1904/oj).

(279) Először is a CRIA azzal érvelt, hogy a Bizottságnak olyan konkrét HR-kódokat kell azonosítania, amelyek pontosan megfelelnek a kínai exportáló gyártók által a vizsgált termék gyártása során használt anyagnak. A CRIA azzal érvelt, hogy a Bizottságnak a termék alszintkódját (a nyolc számjegyű kódot) kell megállapítania; ez például a kordszövet esetében az 5902 10 10 és az 5902 20 10 kód (gumival impregnált kerékköpeny kordszövet). A CRIA azzal érvelt, hogy Törökország az említett anyagok behozatalán belül lényegesen nagyobb hányadot importált Kínából és WTO-tagsággal nem rendelkező országokból, mint Indonéziából vagy Malajziából. A CRIA előadta, hogy hasonló ténymegállapítások érvényesek az acélkord Törökországba irányuló behozatalára is.

(280) A Bizottság először is megismételte, hogy Kína a kordszövet és az acélkord legnagyobb exportőre a világon, és hogy e két termelési tényező valamennyi lehetséges reprezentatív országba irányuló behozatalán belül nagy százalékos arányt képvisel a Kínából érkező behozatal. Ezért – annak ellenére, hogy Törökország esetében e két anyag behozatala valóban nagyobb arányban foglal magában Kínából érkező behozatalt, mint Indonézia és Malajzia esetében – ezt a kritériumot a Bizottság nem tekintette döntőnek a megfelelő reprezentatív ország kiválasztása során. A Bizottság megismételte, hogy más lehetséges reprezentatív országoktól eltérően az egyéb fő termelési tényezők Törökországba irányuló kínai behozatalának részesedése nagyon alacsony, a korom esetében legfeljebb 5 % volt.

(281) A Bizottság megállapította továbbá, hogy a CRIA által azonosított KN-kódok alá tartozó anyagok nem azok, amelyeket a vállalatok túlnyomórészt használnak ([145]). A Bizottság ezért elutasította ezeket az állításokat.

(282) Másodszor, a CRIA előadta, hogy a törökországi infláció és a leértékelődés következtében torzultak a belföldi költségek és árak, beleértve az energia- és munkaerőköltségeket is, és hogy a villamos energia ára 2021 óta több mint hatszorosára, a munkaerőköltségek pedig 2022 és 2024 között több mint négyszeresére emelkedtek. A CRIA azzal érvelt, hogy ezeket az emelkedéseket nem enyhítette a valuta leértékelése, és hogy emiatt az adatok torzultak és nem megbízhatóak, ezért nem használhatók referenciaértékként. A CRIA továbbá azzal érvelt, hogy a török kormány által a devizapiacon végrehajtott állami beavatkozás, a kereskedelemtorzító intézkedések és az acéliparnak nyújtott kormányzati támogatás azt jelentette, hogy a piaci dinamika jelentős mértékben torzult, és a magas török kamatlábak torzították a reprezentatív vállalat SGA-költségeit és nyereségét ([146]). Hasonló érveket nyújtott be a GITI csoport, a Hankook csoport, a Kumho, a Shandong Yongsheng és a Sumitomo csoport.

(283) A Bizottság megismételte, hogy a referenciaértékként használandó különböző termelési tényezők Törökországba irányuló behozatalának árai más pénznemekben kerültek kifejezésre, ezért azokat a török líra leértékelődése nem befolyásolta. A munkaerő és a villamos energia egyaránt olyan tényező, amelynek esetében nőttek a költségek 2022-ről 2024-re. A költségnövekedés hasonló tendenciát mutatott számos más országban, és valószínűleg az Ukrajna elleni orosz katonai agresszióval áll összefüggésben. Mindenesetre nem lehetett megállapítani, hogy ezeket a reálértéken mért növekedéseket kizárólag az infláció okozta-e, vagy más tényezők is közrejátszottak. Erre tekintettel a Bizottság úgy ítélte meg, hogy ha egy adott országban infláció van, az még nem jelenti automatikusan azt, hogy az adott országból származó adatok torzak vagy észszerűtlenek lennének, ahogy abból se lehet ezt a következtetést levonni, ha a kormány beavatkozik a munkaerőpiacon például a minimálbér módosítása érdekében. A Bizottság ennélfogva elutasította ezeket az állításokat.

(284) A Shandong Yongsheng azt is előadta, hogy az acélkord, a gumikeverék és a szilícium-dioxid Törökországba irányuló behozatalának árai saját elemzése szerint meghaladták a világ többi részébe irányuló behozatal átlagárát, mégpedig az acélkord esetében több mint 20 %-kal, a szilícium-dioxid esetében 49 %-kal, a gumikeverék esetében pedig 576 %-kal. A Shandong Yongsheng azt javasolta, hogy a Bizottság az említett anyagok esetében a Malajziába és Mexikóba irányuló behozatal árait vegye figyelembe.

([145]) Az egyik exportáló gyártó az egyik kód alatt csak kis mértékben használta fel ezt az anyagot (ami a teljes előállítási költség kevesebb mint 0,5 %-át tette ki), vagy eltérő HR-kódokat jelentett be. A másik exportáló gyártó adatai nem tették lehetővé az anyag nyolc számjegyű szinten történő megkülönböztetését.

([146]) Pl. az Unión és annak szabadkereskedelmi megállapodásokban részt vevő partnerein kívüli harmadik országokból érkező termékekre kivetett további vámok, minimális vámértékek és vissza nem térítendő héa.

(285) A Bizottság kiemelte, hogy az acélkordot és a szilícium-dioxidot (HR-kód: 7312 10, illetve 2811 22) jelentős mennyiségben importálták Törökországba, és azokat észszerűnek tekintette. Az, hogy magasabbak voltak a világ többi részébe irányuló behozatal átlagáránál, nem befolyásolta annak értékelését, hogy a referenciaértékek alkalmasak-e a szóban forgó termelési tényezőkre nézve. A Bizottság ezért elutasította ezeket az állításokat. Az e szakasz későbbi részében említett gumikeverék esetében megjegyzendő, hogy e termelési tényező Törökországba irányuló behozatalának alacsony volumene miatt a Bizottság e termelési tényező referenciaértékét a Mexikóba irányuló behozatal árával helyettesítette.

(286) A CRIA azt állította továbbá, hogy a magas infláció miatt a vállalatok eredeti bekerülési értékeken alapuló pénzügyi kimutatásai nem megbízhatók, és ezért az infláció kezelése érdekében kiigazításokra van szükség. A CRIA azzal érvelt, hogy ennek következtében a Brisa Bridgestone pénzügyi adatai nem alkalmasak az SGA-költségek és a nyereség torzulástól mentes összegének megállapítására. A CRIA rámutatott továbbá arra, hogy az auditált pénzügyi kimutatások az infláció kezelése érdekében kiigazításokat tartalmaztak („nettó monetáris pozíción keletkező nyereségek”), és hogy ha ezt a kiigazítást a befektetési tevékenységekből származó bevételekkel együtt figyelmen kívül hagynák, a vállalat valójában nem lenne nyereséges.

(287) A Bizottság nem értett egyet azzal, hogy az inflációhoz kapcsolódó kiigazítást figyelmen kívül kellene hagyni. A kiigazítás a hiperinflációs helyzetben lévő gazdaságok pénzügyi beszámolásához kapcsolódott, és azt a 29. török számviteli standard írta elő a vállalat pénzügyi teljesítményének pontos bemutatása érdekében ([147]). Ennek kizárása az SGA-költségek torz értékeléséhez vezetne. Az újraszámított SGA-költségek és nyereség azt mutatták, hogy a vállalat nyereséges volt a vizsgálati időszak alatt. A Bizottság ezért elutasította ezt az állítást.

A referenciamutatók kiigazítására vonatkozó állítások

(288) A CRIA és más felek – például a GITI csoport, a Hankook csoport, a Kumho és a Shandong Yongsheng – előadták továbbá, hogy amennyiben a Bizottság megerősíti, hogy Törökország reprezentatív ország, a következő kiigazításokat szükséges elvégezni:

— Acélkord: a CRIA azzal érvelt, hogy mivel Törökország jelentős acélgyártó ország, egyes acélanyagok behozatala csak speciális termékekre korlátozódott. Azzal is érvelt, hogy mivel a hengerhuzalra – az acélkord gyártása során felhasznált kulcsfontosságú inputra – nézve védintézkedések voltak érvényben, az acélkord árai torzultak voltak. Hasonló érvet terjesztett elő a GITI csoport is.

— A négyzetméter és kilogramm közötti átváltás a kordszövet esetében: A CRIA rámutatott arra, hogy a kordszövet behozataláról négyzetméterben megadott adatok került bejelentésre, szemben a vállalatok által bejelentett, kilogrammban megadott adatokkal. A CRIA azzal érvelt, hogy mivel a tömeg a kordszövet előállításához használt fonalra jellemző denier-értéktől függ, nem lehetséges megfelelő átváltási együtthatót megállapítani. A CRIA azzal is érvelt, hogy a kordszövet-behozatal a Kínából és a WTO-tagsággal nem rendelkező országokból érkező behozatal nagy százalékát tette ki. Azt javasolta, hogy a Bizottság alternatív megoldásként Indonézia vagy Malajzia behozatali statisztikáit vegye figyelembe. Ugyanezt az érvet adta elő a Hankook, a Kumho és a Shandong Yongsheng.

— Gumikeverék: tekintettel a Törökországba irányuló behozatal elhanyagolható volumenére (20 kg) és a más lehetséges reprezentatív országokban érvényesítettekhez képest magas árakra, a CRIA úgy ítélte meg, hogy a Bizottságnak a Malajziából származó adatokat kellene felhasználnia. Ugyanezt az érvet a GITI csoport is előterjesztette.

— Korom, kordszövet és acélkord: a CRIA azzal érvelt, hogy a Bizottságnak azonosítania kell azokat a releváns alszintkódokat, amelyek pontosan tükrözik a vizsgált termék előállítása során felhasznált anyagokat.

([147]) Amint az a Brisa Bridgestone 2024. évi éves jelentésében szerepel, „a 29. TAS alkalmazásának következtében kiigazításra kerül sor a török líra vásárlóerejének csökkenése miatt, amely az eredménykimutatáson belül az eredmény szakaszban vagy az átfogó jövedelemre vonatkozó szakaszban, a nettó monetáris pozíción keletkező nyereségek (veszteségek) tételben szerepel” (a „TAS” a török számviteli standardokat jelöli).

— Munkaerő: a CRIA azzal érvelt, hogy a Bizottságnak a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet (a továbbiakban: ILO) statisztikáira kell támaszkodnia a feldolgozóipari ágazat egy alkalmazottra jutó 2024. évi átlagos nominális óránkénti munkaerőköltsége tekintetében, amely a törökországi feldolgozóipari ágazatban működő munkáltatóknál felmerülő valamennyi költséget magában foglalja.

— A GITI csoport előadta, hogy a Bizottság ne igazítsa ki a munkaerőköltséget annak érdekében, hogy az tükrözze a több mint 1 000 alkalmazottat foglalkoztató vállalatok óránkénti munkaerőköltségét, hiszen a referenciaérték már eleve a gumi légabroncsok ágazatában működő nagyvállalatok óránkénti munkaerőköltségét tükrözte.

(289) A Bizottság úgy ítélte meg, hogy az acélkord Törökországba irányuló behozatalának árait érintő esetleges torzulásokra vonatkozó állítások túl általánosak és nem megalapozottak. A Bizottság ezért elutasította ezeket az állításokat.

(290) A kordszövetet illetően megjegyzendő, hogy a Bizottság eredetileg négyzetméterben megadott importárat határozott meg. A GTA-adatokon ([148]) alapuló, vámfizetéssel történő árkivonás esetében azonban a kilogramm a jelentés során használt másodlagos egység volt. Ezért nem volt szükség arra, hogy maga a Bizottság határozzon meg egy átváltási együtthatót a referenciaérték megállapításához. A Bizottság ezért tárgytalannak ítélt a kordszövet esetében alkalmazandó átváltási aránnyal és Törökország reprezentatív országként való alkalmasságával kapcsolatos minden olyan észrevételt, amely arra hivatkozott, hogy az említett termelési tényezőre vonatkozóan nem állt rendelkezésre átváltási arány.

(291) A gumikeveréket illetően a Bizottság elfogadta azt az állítást, miszerint a 20 kg-os behozatali volumen túl alacsony volt, és nem reprezentatív referenciaértéket eredményezett, és az említett termelési tényező referenciaértékét a gumikeverék Mexikóba irányuló behozatalának árával helyettesítette (Mexikó volt az egyetlen olyan ország, amely a kínai behozatal által nem érintett reprezentatív behozatali volumennel rendelkezett). A Bizottság emlékeztetett arra, hogy a gumikeverék vagy alacsony százalékos arányt képviselt a teljes előállítási költségen belül, vagy egyáltalán nem használták ([149]), és így elhanyagolható hatást gyakorolt a mintában szereplő együttműködő kínai exportáló gyártók gyártási folyamatára.

(292) A CRIA által a munkaerővel kapcsolatban tett állítás tekintetében a Bizottság elutasította az ILO adatainak felhasználására irányuló kérelmet, mivel a Turkstattal ([150]) ellentétben az ILO adatbázis nem szolgáltatott információt a különböző ágazatok munkaerőköltségeiről, így kevésbé volt pontos. A TurkSsat ezzel szemben pontosan a NACE 22.11 szektorkód (gumiabroncs, gumitömlő gyártása; gumiabroncs újrafutózása, felújítása) vonatkozásában adott információkat, és a gumi légabroncsok gyártói ebbe a kategóriába tartoznak. A Bizottság továbbá általánosnak és megalapozatlannak ítélte a GITI csoport azon állítását, miszerint az óránkénti munkaerőköltséget nem szükséges kiigazítani arra tekintettel, hogy a gumilégabroncs-gyártók többnyire több mint 1 000 alkalmazottat foglalkoztató nagyvállalatok. A GITI csoport állításával ellentétben a NACE 22 ágazatra alkalmazott óránkénti munkaerőköltségek 1 274 vállalattól összegyűjtött információkat tartalmaztak, mely vállalatok 95 %-a kkv volt, holott a gumi légabroncsok gyártói jellemzően több mint 1 000 alkalmazottat foglalkoztató nagyvállalatok. A Bizottság ezért a kiigazítást indokoltnak ítélte, és az állítást elutasította.

A Brisa Bridgestone pénzügyi kimutatásaira vonatkozó általános állítások

(293) A CRIA, a Hankook csoport, a Shandong Yongsheng és a Sumitomo csoport előadta, hogy a Bizottságnak figyelmen kívül kellene hagynia a Brisa Bridgestone konszolidált pénzügyi kimutatásait, mivel azok kiterjednek a távközlési üzletágra (Arvento) is. A Hankook csoport előadta, hogy a Brisa Bridgestone pénzügyi adatai általában a gumitermékek (beleértve a cipőtermékeket, gumihevedereket és gumitermékeket tartalmazó anyagokat) gyártásán alapultak, és nem csak az gumi légabroncsok gyártásán. CRIA azt javasolta, hogy az SGA-költségek és a nyereség kiszámításából a Bizottság zárjon ki minden olyan adatot, amelyek nem a gumi légabroncsokhoz kapcsolódnak, mégpedig úgy, hogy a gumi légabroncsokhoz kapcsolódó, illetve az ahhoz nem kapcsolódó üzletági bevételek közötti arányt alkalmazza (96 %:4 %).

([148]) Globális Kereskedelmi Atlasz.
([149]) Részletesebb információk titoktartási okokból nem adhatók meg.
([150]) Török Statisztikai Intézet.

(294) A Brisa Bridgestone és az Arvento tekintetében a Bizottság úgy ítélte meg, hogy a pénzügyi kimutatásban szereplő információk nem határozzák meg külön az SGA-költségeket és a nyereséget. A Bizottság mindenesetre megjegyezte, hogy az állítások nincsenek alátámasztva, különös tekintettel arra a kijelentésre, hogy az Arvento forgalma hatással lett volna a konszolidált pénzügyi kimutatásokra. Emellett az alaprendelet 2. cikke (6a) bekezdésének a) pontja úgy rendelkezik, hogy a számtanilag képzett rendes értéknek tartalmaznia kell az SGA-költségek és a nyereség torzulástól mentes és észszerű összegét. Konkrétabban nem határozza meg, hogy az említett összegeket hogyan kell megállapítani, hanem azt követeli meg, hogy azok torzulástól mentesek és észszerűek legyenek. A Bizottság nem köteles a vizsgált terméket gyártó vállalatokhoz fordulni. Mindenesetre a vizsgálat kimutatta, hogy a Brisa Bridgestone esetében a gumi légabroncsok üzletága az értékesítések 96 %-át tette ki, és hogy azok az értékesítések, amelyek a nem gumi légabroncsokat érintették, az újrafutózáshoz, a tartalék alkatrészekhez, a nyomkövető eszközökhöz, az akkumulátorokhoz és más alternatív termékekhez kapcsolódtak ([151]), ami megerősítette, hogy az Arvento (és az egyéb gumitermékek) nagyon korlátozott hatással voltak a Brisa Bridgestone üzleti tevékenységére. A Bizottság ezért arra a következtetésre jutott, hogy az ebben az ügyben megállapított SGA-költségek és nyereség torzulástól mentesek és észszerűek, és megfelelnek az alaprendelet 2. cikke (6a) bekezdésének a) pontjában foglalt követelményeknek. A Bizottság elutasította ezt az állítást.

(295) A GITI csoport és a Hankook csoport előadta, hogy a Brisa Bridgestone 30 % feletti bruttó működési árrése nem reprezentatív a törökországi gumilégabroncs-gyártók piaci viszonyaira nézve. A Hankook csoport előadta, hogy a 22.11 NACE-szektorkódra vonatkozó török statisztikák szerint a gumi légabroncsok török gyártói átlagosan 24,58 %-os bruttó működési különbözetet regisztráltak (21,18 %-os SGA aránnyal és 3,40 %-os nyereségaránnyal). A Hankook csoport szerint az alacsony jövedelmezőségi szintek azzal függtek össze, hogy Törökországban a közelmúltban több országból származó személy- és könnyűgépjármű-abroncsokra vonatkozóan indítottak dömpingellenes eljárást.

(296) A Brisa Bridgestone mellett a CRIA és a GITI csoport más nyereséges törökországi gumilégabroncs-gyártókat is azonosított, nevezetesen a Sumitomo Rubber AKO Lastik Sanayi ve Ticaret Anonim Şirketi vállalatot (a továbbiakban: Sumitomo Rubber Türkiye) és a Goodyear Lastikleri T.A.S vállalatot (a továbbiakban: Goodyear Türkiye). A GITI csoport továbbá úgy vélte, hogy amennyiben a Bizottság az SGA-költségekre vonatkozó török adatokat használja fel, az SGA-költségek meghatározásakor ki kell küszöbölni az indokolatlanul magas kamatlábak és a megnövekedett árfolyamnyereség/árfolyamveszteség torzító hatásait.

(297) A Bizottság elemezte a Sumitomo Rubber Türkiye pénzügyi adatait. Először is megállapította, hogy az e vállalatra vonatkozóan rendelkezésre álló információk szintje kevésbé volt részletes, mint a Brisa Bridgestone auditált pénzügyi kimutatásaiban szereplő információk. Az alaprendelet 2. cikke (6a) bekezdése alkalmazásának szokásos gyakorlatával összhangban a Bizottság a rendelkezésre álló legrészletesebb vállalati adatokat használja fel az SGA-költségek és a nyereség észszerű és torzulástól mentes összegének megállapításához. Ez lehetővé teszi a következőket: i. fokozott bizonyosság az adatfelhasználás pontosságát illetően, és ii. szükség esetén kiigazítások. A Bizottság mindazonáltal megkísérelte megállapítani az SGA-költségeket a Sumitomo Rubber Türkiye tekintetében rendelkezésre álló hiányos információk alapján, aminek eredményeként mintegy 6 %-os SGA-költségeket határozott meg. A Bizottság úgy ítélte meg, hogy a kiszámított SGA-költségek e szintje észszerűtlen. Amint azt a Hankook csoport említette, a Török Köztársaság Központi Bankjának ([152]) a 22.11 NACE-szektorkódra vonatkozó statisztikái szerint az ebben az ágazatban működő vállalatok átlagos SGA-költségei meghaladták a 20 %-ot, ami összhangban van azokkal az SGA-költségekkel, amelyeket a Bizottság a Brisa Bridgestone esetében számított ki.

(298) Amint azt a (297) preambulumbekezdés megemlíti, minden olyan esetben, ahol rendelkezésre állnak ilyen információk, a Bizottság olyan adatokat használ, amelyek lehetővé teszik a pénzügyi információk részletesebb azonosítását. Ez történt ebben az esetben is, ahol rendelkezésre álltak a Brisa Bridgestone részletes auditált pénzügyi kimutatásai. A Bizottság ezért úgy határozott, hogy az SGA-költségekre és a nyereségre vonatkozó számításait kizárólag a Brisa Bridgestone adataira alapozza. A Goodyear Türkiye vállalat a vizsgálati időszakban nem volt nyereséges, ezért adatait a Bizottságnak nem állt módjában figyelembe venni. A Bizottság ezért elutasította ezt a felvetést.

([151]) Lásd: a Brisa Bridgestone 2024. évi éves jelentése, 83. oldal, elérhető a következő internetcímen: https://www.brisa.com.tr/uploads/docs/Brisa_FR_2024_EN_Digital_Final.pdf.

([152]) https://www.tcmb.gov.tr/wps/wcm/connect/EN/TCMB+EN/Main+Menu/Statistics/Real+Sector+Statistics/Company+Accounts/Company+Accounts+Data/.

Az állítás, miszerint a Brisa Bridgestone pénzügyi kimutatásait kell figyelembe venni az ORBIS adatai helyett

(299) A CRIA, a Hankook csoport és a GITI csoport előadta, hogy a Bizottságnak az ORBIS adatbázisból származó adatok helyett a Brisa Bridgestone auditált pénzügyi kimutatásait kellene figyelembe vennie. A szóban forgó felek azzal érveltek, hogy a pénzügyi kimutatások vizsgálata esetén számított SGA-költségek és nyereség alacsonyabbak voltak, mintha azokat az ORBIS adatai alapján határozták volna meg.

(300) A Bizottság elfogadta az állítást, és a pénzügyi kimutatások alapján felülvizsgálta az SGA-költségek és a nyereség összegét.

A Brisa Bridgestone pénzügyi kimutatásainak kiigazítására vonatkozó állítások

(301) A CRIA azzal érvelt, hogy a kínai exportáló gyártók exportárai és a számtanilag képzett rendes érték közötti tisztességes összehasonlítás biztosítása érdekében a Brisa Bridgestone nyereségének és SGA-költségeinek számtani képzését illetően több kiigazításra van szükség. Azt javasolta, hogy a) az SGA-költségek és a nyereség kiszámításából a Bizottság zárjon ki minden olyan adatot, amelyek nem a gumi légabroncsokhoz kapcsolódnak, mégpedig úgy, hogy a gumi légabroncsokhoz kapcsolódó, illetve az ahhoz nem kapcsolódó üzletági bevételek közötti arányt alkalmazza (96 %:4 %), és emellett b) zárja ki az olyan befektetési tevékenységekből származó bevételeket és kiadásokat, amelyek a CRIA véleménye szerint nem kapcsolódnak a gumi légabroncsok üzletágához, továbbá zárja ki a K+F-kiadásokat, a szállítási és tárolási költségeket, valamint a jogdíjak és értékesítési jutalékok költségeit. Ugyanezt az érvet a GITI csoport is előterjesztette; továbbá c) az egyéb működési nyereségekből és működési költségekből zárja ki a származékos pénzügyi instrumentumokból származó veszteségeket.

(302) Amint azt e szakasz fentebb kifejti, a Bizottság nem tartotta helyénvalónak, hogy kiigazítsa a Brisa Bridgestone pénzügyi adatait annak az üzletágnak a tekintetében, amely nem a gumi légabroncsokhoz kapcsolódik (Arvento).

(303) A Bizottság továbbá úgy ítélte meg, hogy a K+F-kiadások az SGA-költségek szerves részét képezik, és azokat nem szabad kizárni a rendes érték számításából. Ugyanígy az egyéb tevékenységekből származó bevételek és kiadások általában a feldolgozóipari vállalatok rendes működésének részét képezik.

(304) A Bizottság azonban elfogadta azt az állítást, miszerint a vizsgált termék gyártásától eltérő üzleti tevékenységekhez kapcsolódó beruházási tevékenységekből származó jövedelmet le kell vonni az SGA-költségekből, valamint a vizsgált termék értékesítéséhez kapcsolódó szállítási és tárolási költségekből. A Bizottság a jogdíjakat és értékesítési jutalékokat is levonta az SGA-költségek kiszámítása során annak biztosítása érdekében, hogy a számtanilag képzett rendes érték és az exportár összehasonlítása ugyanazon a kereskedelmi szinten történjen, miután az alaprendelet 2. cikkének (9) bekezdésével összhangban elvégezte a megfelelő összehasonlítást biztosító releváns kiigazításokat.

Malajzia és Indonézia

(305) A GITI csoport és a Shandong Yongsheng előadta, hogy Malajzia és Indonézia reprezentatívabb, mint Törökország. A Sumitomo csoport előadta továbbá, hogy előnyben kell részesíteni az olyan országokat, mint például Malajzia és Indonézia, de ezzel kapcsolatban magyarázattal nem szolgált.

(306) A GITI csoport azzal érvelt, hogy Malajziát több, viszonylag közelmúltbeli vizsgálatban választották ki. Megismételte, hogy Malajzia esetében a gumikeverék behozatala reprezentatív. Előadta, hogy ha a Törökországba irányuló kínai és orosz behozatalt összevonják, azok egyes termelési tényezők esetében nagyobb részarányt képviselnek a Malajziába és Indonéziába irányuló kínai behozatalnál. A Bizottság továbbá úgy ítélte meg, hogy mivel Indonézia a természetes gumi – az egyik fő termelési tényező – alacsony behozatala miatt nem tekinthető megfelelő reprezentatív országnak, Malajzia lenne a legmegfelelőbb reprezentatív ország, tekintettel arra, hogy a természetes gumi legnagyobb importőre.

(307) A Shandong Yongsheng azzal érvelt, hogy Malajzia kizárólag azért került kizárásra, mert a butadién-sztirol gumi behozatalán belül nagy volt a kínai behozatal részaránya, holott egyes termelési tényezők (például a szilícium-dioxid és az acélkord) Törökországba irányuló behozatalán belül még nagyobb volt a kínai behozatal aránya. A Shandong Yongsheng előadta, hogy a butadién-sztirol gumi Kínán kívüli WTO-országokból Malajziába irányuló behozatalának árai megközelítették az átlagárat, és magasabbak voltak, mint a Törökországba irányuló behozatal árai. Hasonlóképpen, a Shandong Yongsheng előadta, hogy a Kínán kívüli WTO-országokból származó korom Indonéziába irányuló behozatalára szinte a Törökországba irányuló behozataléval azonos áron került sor, és

mindenképpen megközelítette az átlagárat. Az e szakaszban kifejtettek szerint a Bizottság Törökországot választotta ki reprezentatív országként oly módon, hogy először is azonosította azokat az országokat, ahol a kínai behozatal a legnagyobb mértékben torzítja az importárakat mind a fő termelési tényezők tekintetében, mind általában véve. A Bizottság megállapította, hogy az összes többi lehetséges reprezentatív országéhoz képest a Kínával folytatott teljes kereskedelemnek a legalacsonyabb szintjét Törökország jelentette be. Nyilvánvaló volt, hogy a legfontosabb termelési tényezők esetében Törökország függött a legkevésbé a kínai behozataltól (átlagosan mintegy 17 %-os mértékben), míg Malajzia esetében ez az arány 26 %, Indonézia esetében pedig 32 % volt. A Bizottság azt is tisztázta, hogy nem nyert megállapítást az, hogy az orosz behozatal torzító hatást gyakorolt volna az importárakra. Ezért a kínai behozatallal együtt ezek nem tekinthetők torzultnak.

(308) A Bizottság olyan tényezőket is figyelembe vett, mint a termelési tényezők többségének elegendő behozatali volumene, valamint az észszerű pénzügyi adatok rendelkezésre állása. Ezért nem tartotta szükségesnek, hogy ár-összehasonlítás keretében összevesse egyes kínai behozatalok importárait az átlaggal azon országok esetében, amelyeket kevésbé tartott alkalmasnak arra, hogy reprezentatív országként szolgáljanak. Továbbá az, hogy egy adott termelési tényező importára magasabb volt, mint ugyanezen tényező törökországi importára, vagy közel volt ahhoz, nem érv arra, hogy azt az országot előnyben kell részesíteni vagy kevésbé torzultnak kell tekinteni, amelynek esetében magasabb az importár.

(309) A GITI csoport kifogásolta, hogy a Bizottság nem fejtette ki, hogy ebben az ügyben miért nem Malajziát választotta ki reprezentatív országként, holott a Kínából érkező PET ([153]) és a Kínából érkező aceszulfám-kálium esetében Malajziára esett a választása mint reprezentatív országra. Ugyanezt az érvet hozta fel az Egyesült Államok által a Kínából érkező gumi légabroncsok behozatala ellen indított dömpingellenes eljárással ([154]) kapcsolatban is, ahol Malajziát választották ki reprezentatív országnak. Végül a GITI csoport és a Shandong Yongsheng előadta: a Bizottságnak az az érve, miszerint az Egyesült Államok dömpingellenes vizsgálata nem képezte az észrevételek elfogadásának kritériumát, ellentmondásban áll azzal, hogy a Bizottság hivatkozott a Dél-afrikai Nemzetközi Kereskedelmi Igazgatási Bizottság egy határozatára, amely a gumi légabroncsokra kivetett dömpingellenes vámoknak a Kínából Kambodzsán, Thaiföldön és Vietnamon keresztül történő behozatal útján történő kijátszásáról szólt ([155]).

(310) A Bizottság emlékeztetett arra, hogy minden egyes ügyet egyedileg értékel, továbbá a reprezentatív ország jelen vizsgálatban történő kiválasztását nem befolyásolja az, hogy korábbi vizsgálatokban Malajziát tekintette reprezentatív országnak. Ugyanez vonatkozik az Egyesült Államok dömpingellenes vizsgálatára is. A Bizottság kiemelte továbbá, hogy a GITI csoport által említett ügyek esetében a vizsgálati időszak eltérő volt. Végezetül: a Dél-afrikai Nemzetközi Kereskedelmi Hivatal határozatát idézték annak tényszerű bizonyítása érdekében, hogy

([153]) A Bizottság (EU) 2023/2659 végrehajtási rendelete (2023. november 27.) a Kínai Népköztársaságból származó egyes polietilén-tereftalátok behozatalára vonatkozó ideiglenes dömpingellenes vám kivetéséről (HL L, 2023/2659, 2023.11.28., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/2659/oj); valamint a Bizottság (EU) 2022/116 végrehajtási rendelete (2022. január 27.) a Kínai Népköztársaságból származó aceszulfám-kálium behozatalára vonatkozó végleges dömpingellenes vámnak az (EU) 2016/1036 európai parlamenti és tanácsi rendelet 11. cikkének (2) bekezdése szerinti hatályvesztési felülvizsgálatot követő kivetéséről (HL L 19., 2022.1.28., 22. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/116/oj).

([154]) Az Egyesült Államok Kereskedelmi Minisztériuma, A Kínai Népköztársaságból származó egyes személygépkocsi- és könnyűtehergépjármű-abroncsokra vonatkozó dömpingellenes vám közigazgatási felülvizsgálatának előzetes eredményeiről szóló határozati feljegyzés; 2021–2022, 15. o.; A Kínai Népköztársaságból származó egyes személygépkocsi- és könnyűtehergépjármű-abroncsokra vonatkozó dömpingellenes vám közigazgatási felülvizsgálatának előzetes eredményeiről szóló határozati feljegyzés és felmondás; 2017–2018, 18. o.; A Kínai Népköztársaságból származó egyes személygépkocsi- és könnyűtehergépjármű-abroncsokra vonatkozó dömpingellenes vám közigazgatási felülvizsgálatának előzetes eredményeiről szóló határozati feljegyzés és előzetes megállapítás a szállítások hiányáról; 2019–2020, 19. o.; A Kínai Népköztársaságból származó egyes személygépkocsi- és könnyűtehergépjármű-abroncsokra vonatkozó dömpingellenes vám közigazgatási felülvizsgálatának előzetes eredményeiről szóló határozati feljegyzés; felmondás (részleges) és előzetes megállapítás a szállítások hiányáról; 2020–2021, 22. o. Az ügyek megtekinthetők a következő internetcímen: https://access.trade.gov/login.aspx.

([155]) https://www.itac.org.za/upload/document_files/20250602071614_ITAC-Preliminary-Report-No.-748---May-2025.pdf.

Thaiföld közbeiktatásával kijátszásra kerül sor, ami megerősítette azt, hogy az ország Kínával szembeni kitettsége magas szintű, továbbá azt, hogy kínai vállalatok más délkelet-ázsiai országokban hoznak létre gyárakat, hogy elkerüljék a vámokat. Ezt a CRIA is megerősítette ([156]): hat különböző kínai vállalatra hivatkozott, amelyek 2012 és 2020 között Thaiföldön kezdtek gumi légabroncsokat gyártani, és ezen üzleti döntésük indok egyik okaként az Egyesült Államok által kivetett dömpingellenes és kiegyenlítő vámok elkerülését említették ([157]).

(311) A GITI csoport megismételte, hogy csak Malajzia (és Indonézia) importált jelentős mennyiségben gumikeveréket, amely a GITI gyártási folyamatában az egyik fő termelési tényező. Emellett rendelkezésre álltak nyereséges malajziai vállalatok pénzügyi kimutatásai.

(312) A Bizottság először is emlékeztetett arra, hogy a gumikeverékre vonatkozó referenciaértéket Mexikó adataival helyettesítették. A malajziai vállalatok rendelkezésre álló pénzügyi adatait illetően a Bizottság kiemelte, hogy azon négy vállalat közül, amelyekre vonatkozóan a GITI csoport pénzügyi adatokat nyújtott be, kettő nem számolt be az értékesített áruk költségéről ([158]). A másik két vállalat SGA-költségei 4,4 % és 7 % között mozogtak, amit a Bizottság a gumi légabroncsok ágazata esetében észszerűtlennek ítélt.

(313) A Shandong Yongsheng azzal érvelt, hogy Malajzia egy főre jutó bruttó nemzeti jövedelmének (a továbbiakban: GNI) szintje sokkal közelebb áll Kína egy főre jutó bruttó nemzeti jövedelméhez, mint Törökországé, ami azt jelenti, hogy Malajzia alkalmasabb reprezentatív ország. Ezenkívül több információ állt rendelkezésre a malajziai gumilégabroncs-gyártókról, mint a török gyártókról, tekintettel arra, hogy a Bizottság csak egy gyártót azonosított.

(314) Az alaprendelet 2. cikke (6a) bekezdésének a) pontja értelmében a Bizottság az exportáló országhoz hasonló gazdasági fejlettségi szintű reprezentatív országot is figyelembe vehet a rendes érték képzéséhez. Az alaprendelet nem tartalmaz olyan további előírást, amely szerint azt az országot kell választani, amelynek gazdasági fejlettségi szintje a legközelebb áll az exportáló országéhoz. Ilyen körülmények között a Bizottság mérlegelési jogkörét gyakorolva választ, és a Világbank besorolása szerint azonos jövedelmi kategóriába tartozó országokat veszi figyelembe. A Világbank vonatkozó kategóriája a közepes jövedelmű országok felső sávja, amelybe Kína is tartozik. A Bizottság az első feljegyzésben egyértelműen jelezte, hogy gyakorlatának megfelelően e célra a Világbank adatbázisát fogja használni. A megfelelő reprezentatív ország kiválasztásában nem döntő szempont, hogy valamely ország egy főre jutó bruttó nemzeti jövedelme vagy bruttó hazai terméke esetleg Kínáéhoz közelebbi, mint egy másik országé. Ezért a Bizottság elutasította ezt a felvetést. Végezetül – amint azt ebben a szakaszban már említettük – az alaprendelet 2. cikke (6a) bekezdésének a) pontja úgy rendelkezik, hogy a számtanilag képzett rendes értéknek tartalmaznia kell az SGA-költségek és a nyereség torzulástól mentes és észszerű összegét. Konkrétabban nem határozza meg, hogy az említett összegeket hogyan kell megállapítani, hanem azt követeli meg, hogy azok torzulástól mentesek és észszerűek legyenek. Amennyiben az SGA-költségek és a nyereség torzulástól mentesek és észszerűek, a Bizottság nem köteles egy bizonyos számú olyan vállalathoz fordulni, amelyek rendelkezik pénzügyi adatokkal. Az alaprendelet 2. cikke (6) bekezdésének a) pontja. A Bizottság ezért elutasította ezt a felvetést.

Mexikó

(315) A Shandong Yongsheng azzal érvelt, hogy a reprezentatív ország kiválasztásakor nem szükséges figyelembe venni azt, hogy Mexikó esetében az acélkord és a kordszövet behozatalán belül magas a kínai behozatal részaránya, mivel az acélkord és a kordszövet kínai behozatalának részaránya nem releváns a termelési tényezők elemzésének torzulása szempontjából. Másodszor azt állította, hogy a Bizottság csak összefoglalót nyújtott be a mexikói vállalat pénzügyi kimutatásaira vonatkozó védett információkról, ami nem tette lehetővé az érdekelt felek számára az adatok megfelelő ellenőrzését. Harmadszor, nem minősül az alaprendelet 2. cikke (6a) bekezdésének a) pontjában meghatározott kritériumnak az, hogy Mexikó kisebb személygépkocsi- és könnyűtehergépjármű-abroncsgyártó, mint Törökország. Ezért amellett érvelt, hogy az első feljegyzésben javasolt országok (Mexikó, Törökország és Szerbia) közül továbbra is Mexikó a legmegfelelőbb reprezentatív ország.

([156]) Lásd: *Chinese Tire Set off a New Craze of Building Factories Overseas* [A kínai gumiabroncsgyártók új hullámot indítottak el a külföldi gyárépítések terén], 2020. április 13., elérhető a következő internetcímen: https://e.cria.org.cn/a/1778595313171324930.

([157]) Szó szerinti idézet: „A vállalatok úgy döntenek, hogy délkelet-ázsiai országokban (például Thaiföldön és Vietnámban) építenek gyárakat, elsősorban azért, hogy kezeljék azt a hátrányt, hogy kiszorulnak a nyersanyag-ellátási piacról és a termékexport-piacról, és elkerüljék az Egyesült Államok »kettős ellenintézkedései« által gyakorolt hatást, ugyanakkor a délkelet-ázsiai országok által az Egyesült Államokba exportált gumi légabroncsok mennyiségének ugrásszerű növekedése felkelti az Egyesült Államok figyelmét”, hivatkozás a 156. lábjegyzetben. A kínai hírekben a „kettős ellenintézkedések” kifejezés általában a dömpingellenes és a szubvencióellenes vizsgálat egyidejű megindítását jelöli, https://www.yys-alu.com/en/news-center/1993.html.

([158]) Hokk Hin (Muar) Rubber Co., Michelin Malaysia, Toyo tyre Malaysia SDN BHD és Yamauchi (Malajzia).

(316) A Bizottság emlékeztetett arra, hogy nem az acélkord és a kordszövet Mexikóba irányuló magas behozatala volt az egyetlen kritérium, amelynek alapján a Bizottság nem Mexikót választotta reprezentatív országként. Több oka is van annak, hogy Törökország jobb választás: az összes többi lehetséges reprezentatív országhoz képest Törökország számolt be a Kínával folytatott teljes kereskedelem legalacsonyabb szintjéről, Törökország esetében megfelelő volumenben zajlik a termelési tényezők többségének a behozatala, továbbá rendelkezésre állnak észszerű pénzügyi adatok. A Bizottság arra is emlékeztetett, hogy a Compana Hulera Tornel vállalatra vonatkozó első feljegyzésben közzétett, az ORBIS adatbázisból származó áttekintés formájában megjelenő pénzügyi információk képezték a vállalatra vonatkozóan hozzáférhető információk egyetlen típusát. Ezzel szemben a Brisa Bridgestone rendelkezésre álló pénzügyi adatai auditált pénzügyi kimutatások voltak.

3.2.4.6. Következtetés

(317) Emellett – bár a piac mérete nem szerepelt az alaprendelet 2. cikke (6a) bekezdésének a) pontjában meghatározott kritériumok között – a Bizottság kiemelte, hogy Törökország nem pusztán teljesítette az alaprendelet 2. cikke (6a) bekezdésének a) pontjában foglalt valamennyi kritériumot, hanem az összes lehetséges reprezentatív ország közül Törökország rendelkezett a kínai gumilégabroncs-piaccal leginkább összehasonlítható piaccal is.

3.2.4.7. Az érdekelt felek végső tájékoztatását követő észrevételek

(318) Az érdekelt felek végső tájékoztatását követően a Shandong Yongsheng megismételte egyes állításait. Úgy ítélte meg, hogy a Bizottság számos, az érdekelt felek által előterjesztett elemmel nem foglalkozott, és nem végezte el a termelési tényezők lehetséges reprezentatív országok közötti ár-összehasonlítását sem annak meghatározása érdekében, hogy egy adott ország észszerű és torzulástól mentes referenciaértéket biztosított-e, valamint hogy a Bizottságnak bizonyítania kell az állítólagos torzulások mértékét, nem elegendő azt az országot kiválasztania, ahol a legalacsonyabb a kínai behozatal szintje.

(319) A Shandong Yongsheng úgy vélte továbbá, hogy Malajzia megfelelőbb választás lenne, mint Törökország, mivel fejlettségi szintje a bruttó nemzeti jövedelem (GNI) alapján rendkívül közel van Kínáéhoz, és energia-, valamint munkaerőköltségei jobban hasonlítanak Kínáéhoz, mint Törökországéhoz, ezért Malajziát jobb reprezentatív országnak tartotta.

(320) A Bizottság megjegyezte, hogy a Shandong Yongsheng által benyújtott és a Bizottság által már megvizsgált elemeken kívül nem merült fel olyan új elem, amely indokolná a reprezentatív ország megváltoztatását. A Bizottság arra az elemzésére hivatkozott, amely bizonyítja, hogy Törökországot objektív kritériumok alapján választotta ki reprezentatív országként: egyrészt a fő termelési tényezők behozatala Törökország esetében tartalmazta a legkevesebb kínai behozatalt, de más elemek is szerepet játszottak a döntésben – ilyen volt például a megfelelő behozatali volumen a termelési tényezők többsége esetében, valamint az észszerű pénzügyi adatok rendelkezésre állása, amelyek Malajzia esetében viszont nem álltak rendelkezésre. A Bizottság ezért elutasította ezt az állítást.

(321) Az érdekelt felek végső tájékoztatását követően a Shandong Yonsgheng megismételte, hogy Mexikó is nyilvánvalóan jobb reprezentatív ország lenne, mint Törökország. Véleménye szerint a Compania Hulera Tornel mexikói gyártó adatainak felhasználása sokkal megfelelőbb, mivel ez a vállalat az Unióba irányuló kínai behozatal túlnyomó többségéhez hasonló, a 3. kategóriába tartozó gumi légabroncsokat gyártott. Azt is előadta, hogy a Compania Hulera Tornel egy multinacionális légabroncsgyártó vállalat leányvállalata, és ezért pénzügyi kimutatásait gondosan auditálták. A Shandong Yonsgheng azzal érvelt továbbá, hogy – amint azt a Bizottság is megerősítette – a piac mérete nem releváns kritérium. A Shandong Yongsheng megítélése szerint ezért nem indokolt, hogy a Bizottság előnyben részesítse Törökországot Mexikóval szemben, Törökország kiválasztása téves és jogellenes volt, és Törökország nem megfelelő reprezentatív ország az alaprendelet 2. cikke (6a) bekezdésének a) pontja értelmében. A Shandong Yongsheng úgy ítélte meg továbbá, hogy Törökország reprezentatív országként való további alkalmazása hátrányos rá nézve, és maximalizálja a dömpingkülönbözetének szintjét, ezáltal pedig a Shandong Yongsheng folyamatos és gondos együttműködése ellenére sérti a Shandong Yongsheng és általában véve a kínai exportáló gyártók érdekeit.

(322) A Bizottság megjegyezte, hogy a Shandong Yongsheng nem szolgáltatott bizonyítékokat arra vonatkozóan, hogy a Compania Hulara Tornel pénzügyi kimutatásait auditálták volna – és a Bizottság sem talált erre utaló információkat. Az egyetlen rendelkezésre álló információ az ORBIS adatbázisban volt elérhető, az alapján pedig a Compania Hulara Tornel a vizsgálati időszak alatt észszerűtlenül alacsony nyereséget könyvelt el. A Bizottság ezért arra a következtetésre jutott, hogy a Törökországra vonatkozóan rendelkezésre álló adatok jelentik a legjobb rendelkezésre álló referenciaértéket mind az SGA-költségek, mind a nyereség megállapításához.

(323) Az érdekelt felek végső tájékoztatását követően a Kumho azt is előadta, hogy a Bizottság Törökországra vonatkozó döntése megkérdőjelezhető, és hogy az SGA-költségekre és a nyereségre vonatkozó referenciaértékek nem megfelelőek, főként azért, mert nem reprezentatívak arra a piaci szegmensre nézve, amelyben a Kumho működik. A Kumho rámutatott arra, hogy a Bizottságnak el kell végeznie a rendelkezésre álló alternatívák összehasonlító értékelését, és hogy a jelen ügyben a Bizottság egyértelműen elmulasztotta az előírt értékelés elvégzését, így a Törökország reprezentatív országként történő kiválasztására vonatkozó következtetése összeegyeztethetetlen az alaprendelet 2. cikke (6a) bekezdésének a) pontjában foglalt követelményekkel, mivel a kínai behozatali volument az alaprendeletben előírt valamennyi kritérium – például a szociális védelem és a környezetvédelem szintjének – értékelése felett vette figyelembe, annak ellenére, hogy több potenciális reprezentatív ország létezését is megállapította. Úgy ítélte meg továbbá, hogy a kínai behozatal magas aránya torzító hatással lehetett az inputok áraira, de a Bizottságnak az egységárakat is megfelelő nemzetközi referenciaértékek alapján kellett volna elemeznie.

(324) A Kumho előadta továbbá, hogy a Bizottságnak figyelembe kellett volna vennie azt is, hogy Törökország függ bizonyos anyagok – és különösen az acél – Oroszországból érkező behozatalától. Azzal érvelt, hogy mivel a Bizottság „torzítási" jelentést adott ki Oroszországról, az orosz behozatalt – a kínai behozatalhoz hasonlóan – torzító hatásúnak kellett volna tekinteni, mivel egyes termelési tényezők importárai nem érték el ezen anyagok Törökországba irányuló behozatalának átlagárát. Azzal érvelt, hogy ha a kínai és az orosz behozatal torzító hatásait egyaránt figyelembe venné a Bizottság, akkor a fő termelési tényezők Törökországba irányuló, a világ többi részéről érkező behozatalának részesedése összehasonlítható lenne Malajzia, Indonézia és Mexikó részesedésével, ami nem indokolná objektíven Törökország kiválasztását.

(325) A Bizottság gondosan elemezte ezeket az állításokat. Az első és a második feljegyzésben egyaránt hivatkozott az összes lehetséges reprezentatív országra vonatkozó, az alaprendelet 2. cikke (6a) bekezdésének a) pontja szerinti elemzésére. Elemzésében a Bizottság figyelembe vette az összes rendelkezésre álló releváns elemet, valamint az érdekelt felek által előterjesztett elemeket, és arra a következtetésre jutott, hogy Törökország az egyetlen megfelelő reprezentatív ország. Ezért a Bizottság úgy ítélte meg, hogy nem szükséges értékelni a különböző figyelembe vett országok szociális védelmi és környezetvédelmi szintjét. Emellett a Kumho állításával ellentétben nem áll fenn olyan jogi követelmény, amely előírná a Bizottság számára, hogy a Törökországba irányuló behozatal árait „megfelelő nemzetközi referenciaértékekkel" hasonlítsa össze. A Bizottság megismételte, hogy Törökország kiválasztására olyan tényezők figyelembevételével került sor, mint a termelési tényezők többségének elegendő behozatali volumene, valamint az észszerű pénzügyi adatok rendelkezésre állása (amelyek más lehetséges reprezentatív országok esetében nem álltak rendelkezésre). Az Oroszországról szóló jelentés megléte – tekintettel annak következtetéseire – önmagában nem indokolta azt, hogy a Bizottság automatikusan torzultnak tekintse az Oroszországból érkező összes behozatalt. Az Oroszországból Törökországba irányuló behozatal árainak a Bizottság általi elemzése nem vezetett torzulások megállapításához. Konkrétan e termelési tényezők (korom, szintetikus gumi és acélkord) Oroszországból érkező behozatalának a vizsgálati időszak alatti árai hasonlóak vagy magasabbak voltak, mint ugyanezen termelési tényezők Oroszországból érkező behozatalának a szankciók bevezetése előtti árai. A Bizottság ezért elutasította ezt az állítást.

(326) Az érdekelt felek végső tájékoztatását követően a Bizottság a beérkezett észrevételek alapján úgy határozott, hogy a Brisa Bridgestone adatain kívül egy török vállalat (a Sumitomo Rubber Türkiye) egyedüli elérhető pénzügyi adatait is felhasználja. A Bizottság úgy ítélte meg, hogy az SGA-költségekre és a nyereségre vonatkozóan így megállapított referenciaértékek észszerűek és kellően reprezentatívak a gumi légabroncsok kínai ágazatára nézve. A Bizottság úgy ítélte meg, hogy a cél nem az egyes exportáló gyártók egyedi helyzetét tükröző SGA-költségek és nyereség megállapítása, hanem a torzulástól mentes és észszerű összegek meghatározása. A Bizottság ezért fenntartotta, hogy Törökország megfelelő reprezentatív ország, és úgy ítélte meg, hogy a választás nem hozta hátrányos helyzetbe a Shandong Yongsheng vállalatot és a többi kínai exportáló gyártót. A Bizottság ezért elutasította ezt az állítást.

(327) A fenti elemzés fényében a Bizottság Törökországot tekintette az egyetlen megfelelő reprezentatív országnak. A (233) preambulumbekezdésben kifejtettek szerint a Bizottság a kulcsfontosságú termelési tényezők hiányára vagy alacsony volumenére tekintettel elutasította Argentínát és Kolumbiát mint megfelelő reprezentatív országokat. A Bizottság továbbá arra a következtetésre jutott, hogy – a (256)–(260) preambulumbekezdésben kifejtettek szerint – sem Indonézia, sem Malajzia, sem Thaiföld nem minősül megfelelő reprezentatív országnak, tekintettel arra, hogy a kulcsfontosságú termelési tényezők tekintetében jelentős a kínai behozatal aránya. Hasonlóképpen, valamint a (262) és (263) preambulumbekezdésben foglaltak szerint elutasította a Bizottság Szerbia reprezentatív országként való kiválasztását is, tekintettel a Kínából érkező behozatal két fontos termelési tényező esetében fennálló nagy volumenére, valamint arra, hogy az összes fő termelési tényező behozatalának volumene többszörösen elmaradt a Törökországból érkező behozatal volumenétől. Végezetül, bár a Bizottság a (291) preambulumbekezdésben foglaltak szerint egy kisebb termelési tényező referenciaértékeként Mexikó adataira támaszkodott, az alábbi, a (263), (264), (316) és (322) preambulumbekezdésben ismertetett elemek alapján mégis kizárta Mexikót mint megfelelő reprezentatív országot: i. az egyes termelési tényezők esetében az országban jelenlévő nagy volumenű kínai behozatal; ii. a termelési tényezők behozatalának például Törökországhoz képest alacsonyabb volumene és reprezentativitása; valamint iii. az a tény, hogy a Compania Hulera Tornel észszerűtlenül alacsony nyereséget könyvelt el.

A szociális védelem és a környezetvédelem szintje

(328) Annak megállapítása után, hogy a fenti megfontolások összessége alapján Törökország a megfelelő reprezentatív ország, a szociális védelem és a környezetvédelem szintjének vizsgálatára az alaprendelet 2. cikke (6a) bekezdése a) pontja első franciabekezdésének utolsó fordulatával összhangban már nem volt szükség.

3.2.4.8. Következtetés

(329) A fenti elemzés alapján Törökország teljesítette azokat a kritériumokat, amelyeket az alaprendelet 2. cikke (6a) bekezdése a) pontjának első franciabekezdése a megfelelő reprezentatív országként történő figyelembevételhez meghatároz.

3.2.5. *A torzulásmentes költségek megállapításához felhasznált források*

(330) Az első feljegyzésben a Bizottság felsorolta azokat a termelési tényezőket (például anyagok, energia, munkaerő), amelyeket az exportáló gyártók felhasználnak a vizsgált termék előállításához, és felkérte az érdekelt feleket, hogy adják elő észrevételeiket, és tegyenek javaslatokat a feljegyzésben említett termelési tényezők mindegyikének torzulásmentes értékére vonatkozó, nyilvánosan elérhető információkra.

(331) Ezt követően a Bizottság a második feljegyzésben jelezte, hogy a rendes értéknek az alaprendelet 2. cikke (6a) bekezdésének a) pontjával összhangban történő számítása keretében a legtöbb termelési tényező – és különösen a nyersanyagok – torzulásmentes költségének meghatározásához a Globális Kereskedelmi Atlaszt fogja felhasználni. Emellett a Bizottság jelezte, hogy egyrészt a Török Statisztikai Intézet ([159]) adatainak felhasználásával állapítja majd meg a munkaerőköltségek és a gőz torzulástól mentes költségeit, továbbá az Energiapiaci Szabályozó Hatóság ([160]) által szolgáltatott statisztikák alapján a villamos energia torzulástól mentes költségét.

(332) A második feljegyzésben a Bizottság arról is tájékoztatta az érdekelt feleket, hogy a mintában szereplő, teljes körű adatokat szolgáltató exportáló gyártók termelési tényezőinek nagy száma miatt, valamint mert egyes nyersanyagok csak elhanyagolható mértékben befolyásolják a teljes előállítási költséget, az elhanyagolható tételeket a fogyóeszközök kategóriájában, együttesen vette figyelembe. A Bizottság emellett arról is tájékoztatta a feleket, hogy szándékában áll meghatározni a fogyóeszközöknek a nyersanyagok összköltségéhez viszonyított százalékos arányát, és a megfelelő reprezentatív országra vonatkozóan megállapított torzulásmentes referenciaértékek használatakor ezt az arányszámot alkalmazza majd az újraszámított nyersanyagköltségre.

([159]) Török Statisztikai Intézet: https://www.tuik.gov.tr/Home/Index.
([160]) Energiapiaci Szabályozó Hatóság – EMRA: https://epdk.gov.tr/Home/En.

3.2.5.1. Termelési tényezők

(333) Az érdekelt felek által benyújtott és az ellenőrző látogatások keretében összegyűjtött információk figyelembevételével a Bizottság a következő termelési tényezőket és forrásaikat azonosította a rendes értéknek az alaprendelet 2. cikke (6a) bekezdésének a) pontjával összhangban történő meghatározásához:

1. táblázat

A vizsgált termék termelési tényezői

Termelési tényező	Vámtarifaszám	Torzulásmentes érték	Mértékegység	Adatforrás
NYERSANYAGOK				
Kőolaj és bitumenes ásványokból előállított olajok	2710 19	4,73	kg	GTA
Kén	2802 00	33,02		
Korom	2803 00	10,98	kg	GTA
Szilícium-dioxid	2811 22	20,05	kg	GTA
Cink-oxid; cink-peroxid	2817 00	26,63	kg	GTA
Anilinszármazékok	2921 42	16,41	kg	GTA
Fenilén-diamin, diamino-toluolok és ezek származékai	2921 51	25,87	kg	GTA
Szerves kénvegyületek	2930 90	23,96	kg	GTA
Üvegezőgitt, oltógitt, gyantacement, tömítőszer és egyéb	3214 10	31,21	kg	GTA
Műviaszok és viaszkészítmények	3404 90	16,54	kg	GTA
Fenyőgyanta és gyantasavak és ezek származékai; fenyőgyantaszesz, fenyőgyantaolaj, olvasztott gyanta	3806 90	14,13	kg	GTA
Elkészített vulkanizálást gyorsítók	3812 10	37,05	kg	GTA
Gumi- vagy műanyaglágyító készítmények	3812 20	14,30	kg	GTA
2,2,4-trimetil-1,2-dihidrokinolin oligomerjeinek keveréke	3812 31	17,01	kg	GTA
Sztearinsav	3823 11	9,34	kg	GTA
Más vegyi anyagok	3824 99	24,65	kg	GTA
Poliizobutilén	3902 20	19,78	kg	GTA
Propilén egyéb polimerjei vagy egyéb olefinek egyéb polimerjei	3902 90	19,01	kg	GTA
Egyéb sztirolpolimerek	3903 90	13,54	kg	GTA
Melamingyanták	3909 20	17,47	kg	GTA
Fenolgyanták	3909 40	21,23	kg	GTA
Kőolajgyanták, kumaron-, indén- vagy kumaron-indén gyanták és politerpének	3911 10	17,18	kg	GTA

Termelési tényező	Vámtarifaszám	Torzulásmentes érték	Mértékegység	Adatforrás
Poliszulfidok	3911 90	28,97	kg	GTA
Poliuretán lemez, film, lap, szalag vagy csík	3921 13	72,18	kg	GTA
Füstölt lemez	4001 21	17,4	kg	GTA
Műszakilag szabványosított természetes kaucsuk	4001 22	13,54	kg	GTA
A természetes gumi egyéb típusai	4001 29	12,41	kg	GTA
A szintetikus gumi egyéb típusai	4002 19	14,37	kg	GTA
Butadién-gumi	4002 20	13,3	kg	GTA
Izobutén-izoprén (butil) gumi	4002 31	20,3	kg	GTA
Egyéb butadién gumi	4002 39	19,91	kg	GTA
A 4001 vámtarifaszám alá tartozó bármely termék és az e vámtarifaszám alá tartozó bármely termék keveréke (gumikeverék)	4002 80	23,96	kg	GTA
Regenerált gumi	4003 00	4,35	kg	GTA
Kerékköpeny kordszövet nejlonból vagy más poliamidból	5902 10	63,34	kg	GTA
Kerékköpeny kordszövet poliészterekből	5902 20	25,13	kg	GTA
Kerékköpeny kordszövet – egyéb	5902 90	64,15	kg	GTA
Huzal vasból vagy ötvözetlen acélból, más nem nemesfémmel lemezelve vagy bevonva	7217 30	11,28	kg	GTA
Sodort huzal, kötél és kábel (acélkord)	7312 10	22,88	kg	GTA
FOGYÓESZKÖZÖK				
MUNKAERŐ				
Munkaerő	n/a	93,69	Ember/óra	Török Statisztikai Intézet
ENERGIA				
Villamos energia	n/a	0,72	kWh	Török Statisztikai Intézet
Földgáz	n/a	4,27	CNY/m^3	Török Statisztikai Intézet
Gőz–gáz keverék	n/a	309,05	CNY/tonna	Török Statisztikai Intézet

Termelési tényező	Vámtarifaszám	Torzulásmentes érték	Mértékegység	Adatforrás
Víz	n/a	5,76	CNY/m^3	A Török Köztársaság Elnökségének Beruházási Hivatala

3.2.5.2. Nyersanyagok

(334) A reprezentatív országbeli gyártó telephelyére leszállított nyersanyagok torzulásmentes árának meghatározása során a Bizottság a Globális Kereskedelmi Atlaszban szereplő, a reprezentatív országba érkező importhoz tartozó súlyozott átlagos importárból indult ki, és azt megnövelte az importvámmal és a fuvarozási költségekkel. A reprezentatív országban érvényes importárat a Kínán kívüli összes harmadik országból és a Kereskedelmi Világszervezetben tagsággal nem rendelkező, az (EU) 2015/755 rendelet ([161]) I. mellékletében felsorolt országokból érkező behozatal egységárainak súlyozott átlaga szolgáltatta. A Bizottság azért döntött a Kínából a reprezentatív országba érkező import figyelmen kívül hagyása mellett, mert a 3.2.1. szakaszban jelzett módon arra a következtetésre jutott, hogy az alaprendelet 2. cikke (6a) bekezdésének b) pontja értelmében vett jelentős torzulások fennállása miatt nem helyénvaló a Kínában érvényes belföldi árak és költségek alkalmazása. Mivel nem áll rendelkezésre arra utaló bizonyíték, hogy ugyanezek a torzulások az exportra szánt termékekre nem hatnak ki ugyanilyen módon, a Bizottság úgy tekintette, hogy ezek a torzulások az exportárakat is befolyásolják.

(335) A Bizottság az együttműködő exportáló gyártó által a nyersanyagok beszerzésével kapcsolatban viselt fuvarozási költséget kifejezte az érintett nyersanyagok tényleges költségének százalékában, majd a torzulásmentes fuvarozási költség megállapítása érdekében ezt a százalékot alkalmazta az érintett nyersanyagok torzulásmentes költségére. A Bizottság úgy ítélte meg, hogy e vizsgálat keretében az exportáló gyártó nyersanyagköltségéből és a jelentett fuvarozási költségekből képzett hányados észszerű módon felhasználható a vállalat telephelyére leszállított nyersanyagok torzulásmentes fuvarozási költségének becslésére.

(336) Az érdekelt felek végső tájékoztatását követően a Shandong Yongsheng előadta, hogy három anyag, az acélkord (HR-kód: 7312 10), az kerékköpeny kordszövet (HR-kód: 5902) és a szilícium-dioxid (HR-kód: 2811 22) Törökországba irányuló behozatalának árai túlzottan magasak, ezért nem észszerűek, és hogy az acélkord Törökországba irányuló behozatalának ára 20 %-kal, a szilícium-dioxidé pedig 49 %-kal meghaladta a világátlagot. Azzal érvelt továbbá, hogy az acélkordárak egyértelműen torzultak, mivel Törökország védintézkedéseket vezetett be az acél hengerhuzallal – az acélkord upstream termékével – szemben, ami torzító hatást gyakorol az acélkord áraira a török piacon.

(337) A Bizottság rámutatott arra, hogy a referenciaárakat a kiválasztott reprezentatív országba (ebben az esetben Törökországba) irányuló behozatal árai alapján állapította meg, nem pedig a világpiaci átlagárakkal való összehasonlítás alapján. Mivel ezeket a termelési tényezőket elegendő mennyiségben importálták Törökországba, és a Bizottság reprezentatívnak tekintette őket, az a tény, hogy az árak meghaladták a világátlagot, önmagában nem elegendő annak megállapításához, hogy ezek a referenciaértékek túlzottan magasak vagy észszerűtlenek lennének. A Bizottság továbbá úgy ítélte meg, hogy az a tény, hogy Törökország védintézkedéseket vezetett be az acél hengerhuzalokkal szemben, önmagában nem bizonyítja, hogy az acélkord Törökországba irányuló behozatalának árai torzultak lennének, és a Shandong Yongsheng sem terjesztett elő erre vonatkozó bizonyítékot – a referenciaérték nem a Törökországban gyártott acélkord ára, hanem a Törökországba importált acélkord ára volt. Ezért az importált acélkord ára és a védintézkedések közötti kapcsolat nem nyert bizonyítást. Mivel a Shandong Yongsheng nem nyújtott be más érvet vagy bizonyítékot arra vonatkozóan, hogy a referenciaárak észszerűtlenek lennének, a Bizottság elutasította az állítást.

([161]) Az alaprendelet 2. cikkének (7) bekezdése szerint az ezekben az országokban alkalmazott belföldi árak nem használhatók fel a rendes érték megállapításához.

(338) A Shandong Yongsheng azt is előadta, hogy a Bizottságnak nem kellene referenciaértékekkel helyettesítenie az általa importált termelési tényezők árait, mivel ezek az árak torzulástól mentesek.

(339) A Bizottság megjegyezte, hogy a Shandong Yongsheng főként természetes gumit importált, valamint néhány más anyagot, amelyek teljes volumene azonban túlnyomórészt Kínából származott. A Bizottság azt is megjegyezte, hogy a természetes gumi és más importált anyagok behozatalának több mint kétharmadát kínai közvetítőn keresztül szerezte be, így azok ki voltak téve a kínai piac torzulásainak. Emellett sem a Shandong Yongsheng, sem más fél nem szolgáltatott egyértelmű bizonyítékot arra vonatkozóan, hogy nem állnak fenn torzulások sem az említett behozatal, sem a Kínán kívülről közvetlenül érkező behozatal esetében. A Bizottság ezért elutasította ezt az állítást.

(340) Az érdekelt felek végső tájékoztatását követően a CRIA előadta, hogy a korom referenciaértékét a gumiabroncs-gyártásban való felhasználásra alkalmas koromtípusra vonatkozó 280300009011 alszintkód alapján kell megállapítani. Hasonlóképpen azzal is érvelt, hogy az acélkord esetében a Bizottságnak a referenciaértéket a 7312 10 41 alszintkód alapján kellett volna megállapítania.

(341) A Bizottság elutasította a kérelmet. A mintában szereplő exportáló gyártók által szolgáltatott adatok alapján nem lehetett megállapítani, hogy ezek voltak-e a kínai együttműködő exportáló gyártók által az abroncsok gyártásához felhasznált anyagok kódjai. Konkrétabban a Hankook csoport számviteli nyilvántartásai nem tették lehetővé a felhasznált anyagok hat számjegynél pontosabb szinten való beazonosítását, míg a CRIA által említett kódok nem egyeztek meg a Shandong Yongsheng által bejelentett anyagokkal.

3.2.5.3. Munkaerő

(342) A Török Statisztikai Intézet részletes információkat tesz közzé a Törökország különböző gazdasági ágazataiban alkalmazott bérekről. A Bizottság ezeket a statisztikákat vette figyelembe a törökországi béreknek a termelési ágazat 2024. évi béreire vonatkozó részletes információk felhasználásával történő meghatározásához a NACE/Rev.2 osztályozás szerinti 22. alágazathoz (gumiabroncs, gumitömlő gyártása) kapcsolódó gazdasági tevékenysége tekintetében, amelybe jelen ügyben a termelés tartozik ([162]); a bér ebben az esetben 93,69 CNY/óra ([163]).

(343) Az érdekelt felek végső tájékoztatását követően a Shandong Yongsheng megkérdőjelezte a Bizottság azon döntését, hogy a munkaerőköltségeket a (több mint 1 000 alkalmazottat foglalkoztató) nagyvállalatok szintjéhez igazította. Úgy ítélte meg, hogy a Bizottság ezzel mesterségesen megemelte a munkaerőköltségeket, mivel a kínai gumilégabroncs-gyártók átlagos mérete nem volt közvetlenül összehasonlítható a több mint 1 000 alkalmazottat foglalkoztató török vállalkozások méretével.

(344) A Bizottság megalapozatlannak ítélte az állítást. Mindkét, a mintában szereplő vállalat több mint 1 000 alkalmazottat foglalkoztató vállalat volt. Ezért a Bizottság úgy ítélte meg, hogy helyesen állapította meg a referenciaértéket, és elutasította az állítást.

(345) Az érdekelt felek végső tájékoztatását követően a panaszos előadta, hogy a Brisa beszámolói jelentést tettek mind a vállalat által alkalmazott személyzet létszámáról, mind a vizsgálati időszakra vonatkozó személyzeti kiadásokról és közvetlen munkaerőköltségekről, és mivel a Bizottság lehetőség szerint mindig a legrészletesebb adatokat kívánja felhasználni, ebben az esetben felhasználhatná ezeket az adatokat a munkaerőre vonatkozó referenciaérték meghatározásához. Azzal érvelt, hogy az ezen az alapon meghatározott munkaerő-referenciaérték 201,61 TRY/óra lenne.

(346) Cáfoló észrevételeiben a Hankook csoport vitatta ezt az állítást. Azzal érvelt, hogy a Török Statisztikai Intézet adatai semlegesebb és reprezentatívabb képet adnak a török abroncságazat átlagos munkaerőköltségeiről, mint egyetlen gyártó belső költségszerkezete. Megkérdőjelezte továbbá a panaszos számításának pontosságát, valamint azt állította, hogy véleménye szerint a panaszos tévesen számította ki az alkalmazottak számát.

(347) A Bizottság úgy ítélte meg, hogy a Török Statisztikai Intézet adatai reprezentatívabb és megfelelőbb referenciaértéket jelentenek a törökországi munkaerőköltségek meghatározásához, mint egyetlen vállalat adatai. A Bizottság ezért elutasította ezt az állítást.

([162]) https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Labour-Cost-Statistics-2024-54011.
([163]) TurkStat, Munkaerőráfordítás-indexek, IV. negyedév: 2024. október–december.

3.2.5.4. Villamos energia

(348) A villamos energia esetében a referenciaérték megállapításához a Bizottság az EMRA (a török Energiapiaci Szabályozó Hatóság) által rendszeres sajtóközleményeiben közzétett villamosenergiaár-statisztikákat használta fel ([164]). A Bizottság a vizsgálati időszakra vonatkozóan a megfelelő fogyasztási sávban szereplő, KWh-ban megadott ipari villamosenergia-árak átlagát (0,7183 CNY/KwH) vette figyelembe.

3.2.5.5. Gáz és gőz–gáz keverék

(349) A törökországi ipari felhasználókra vonatkozó földgázárat a Török Statisztikai Intézet teszi közzé. A Bizottság a 2021 második félévére és 2022 első félévére rendelkezésre álló, a 2 610 000–26 100 000 m^3 fogyasztási sávnak megfelelő árat használta fel ([165]). Az árat ezt követően a Török Statisztikai Intézet által közzétett termelőiár-index ([166]) segítségével kiigazította az inflációval, hogy azok tükrözzék a vizsgálati időszakban felmerült költségeket. A közzétett árban foglalt héát levonta, mivel a vizsgált termék török gyártói jogosultak annak visszatérítésére.

(350) A gőz–gáz keverék esetében a referenciaértéket a Bizottság a földgáz-referenciaértékből számolta ki, átváltási arány alkalmazásával. A becslések szerint szokásos körülmények között körülbelül 72,37 m^3 földgázra van szükség 1 tonna gőz–gáz keverék előállításához.

3.2.5.5.1. Az érdekelt felek végső tájékoztatását követő, a törökországi inflációval kapcsolatos állítások

(351) Az érdekelt felek végső tájékoztatását követően a CRIA előadta, hogy Törökország hiperinflációs gazdaság, ami elkerülhetetlenül befolyásolta az országban megállapítandó referenciaértékeket, nevezetesen a munkaerő- és energiaköltségeket, valamint a török vállalatok eredményeit, amelyeket a Bizottság az SGA-költségek és a nyereség torzulástól mentes és észszerű összegének megállapításához használt fel. Nem értett egyet azzal, hogy az inflációt jelentős mértékben ellensúlyozta a török líra és a kínai jüan árfolyama.

(352) A munkaerőt illetően a CRIA azt állította, hogy a munkaerőköltségek 2022 és 2024 között 424 %-kal nőttek, de ugyanebben az időszakban a török líra kínai jüannal szembeni átváltási árfolyama 0,4066-ról 0,2189-re csökkent, ami 186 %-os leértékelődést jelent. A munkaerőköltségek tehát az átváltási árfolyam figyelembevételével is megkétszereződtek. Az energiaköltségeket illetően a CRIA azzal érvelt, hogy a gáz referenciaértéke 2021 és 2024 között a 2021-ben és 2024-ben érvényes jüan/líra átváltási árfolyamot alkalmazva 162 %-kal nőtt.

(353) A CRIA azzal érvelt továbbá, hogy nem állja meg a helyét a Bizottság azon állítása sem, amely szerint az infláción kívül más tényezők is okozhatták a helyi költségek növekedését. A villamosenergia-árak más országok hasonló tendenciáit követő emelkedése – valószínűleg az Ukrajna elleni orosz katonai agressziónak betudható módon –, vagy a munkaerőköltségek növekedése tekintetében a török kormány munkaerőpiaci beavatkozása, amelynek keretében az akkori politikai célkitűzései által vezérelve hirtelen megemelte a minimálbért, olyan torzító tényezők voltak, amely csak helyi vagy regionális hatással jártak, és nem érintik a kínai exportáló gyártókat. Ezért ezek az árak nem tekinthetők torzulástól mentes referenciaértéknek. Úgy ítélte meg, hogy a hiperinfláció hatása tükröződött a török vállalatok pénzügyi eredményeiben, ami megbízhatatlanná tette az adatokat. A CRIA ezzel összefüggésben a Brisa Bridgestone pénzügyi kimutatásainak kiigazítására („nettó monetáris pozíción keletkező nyereségek”) hivatkozott továbbá, amely véleménye szerint teljesen mesterséges számviteli megoldásból ered. Azzal érvelt, hogy e kiigazítás nélkül a Brisa Bridgestone veszteséges lenne.

([164]) (epdk.gov.tr)=> Press releases (Sajtóközlemények) => válassza ki az Electricity Market board decisions (A villamosenergia-piaci tanács határozatai) menüpontot.

([165]) Török Statisztikai Intézet – Ipari földgázárak fogyasztási sávok szerint a 2022. január és június közötti időszakban: https://data.tuik.gov.tr/ Bulten/Index?p=Electricity-and-Natural-Gas-Prices-Period-I:-January-June,-2022-45567.

([166]) Török Statisztikai Intézet – Belföldi termelőiár-index és a változás mértéke: https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Domestic-Producer-Price-Index-June-2024-53691.

(354) A CRIA ezért előadta, hogy kizárólag e torzulás megszüntetésével lehetne a referenciaköltséget torzulástól mentes és észszerű szinten megállapítani, és más országok, például Malajzia vagy Indonézia referenciaárainak alkalmazását javasolta. Úgy ítélte meg továbbá, hogy amennyiben a Bizottság ezt a lehetőséget nem tartja megfelelőnek, az alternatíva a hiperinflációs időszakot megelőző, azaz a 2022 előtti időszak munkaerőköltségének vagy energiaköltségének egy legalább 10 éves időszakot lefedő átlagos inflációs rátával való indexálása lehet. Utóbbi módon a megállapított munkaerő- és energiaköltségek az infláció észszerű szintjét tükröznék.

(355) A Shandong Yongsheng hasonlóképpen előadta, hogy a Bizottság nem igazította ki az árakat a török lírát a vizsgálati időszakban sújtó 58,5 %-os hiperinflációval, és hogy ennek a kiigazításnak nemcsak a gázra és a gőzre, hanem a munkaerőre, a villamos energiára, a vízre és a gyártási általános költségekre, valamint az SGA-költségekre és a nyereségre is ki kell terjednie. Azzal érvelt, hogy az infláció szintje egyértelműen megmutatkozik a Brisa Bridgestone pénzügyi adataiban, mivel a munkaerőköltségek és a kamatok a vizsgálati időszakban 67 %-kal emelkedtek. Ezért a Shandong Yongsheng úgy ítélte meg, hogy mivel Törökországot hiperinfláció sújtja, a Bizottság Törökországra vonatkozó döntése észszerűtlen és jogellenes volt. A Shandong Yongsheng ezért előadta, hogy a Bizottságnak adott esetben ki kell igazítania a költségeket az infláció hatásának kiküszöbölése érdekében, hogy az alaprendelet 2. cikke (6a) bekezdésének a) pontjával összhangban biztosítsa a tisztességes referenciaérték kiválasztását, valamint a képzett rendes érték és a tényleges exportár tisztességes összehasonlítását.

(356) A Shandong Yongsheng azzal érvelt továbbá, hogy Törökország energiaellátása nagymértékben függ az orosz és közép-ázsiai olajtól, és hogy az Ukrajna elleni 2022. évi orosz inváziót követően nőttek az energiaköltségek. Véleménye szerint ezeknek a torzulásoknak elegendő okot kellett volna szolgáltatniuk a Bizottság számára ahhoz, hogy kizárja Törökországot a lehetséges reprezentatív országok köréből. Előadta, hogy a Bizottságnak a villamos energiára vonatkozó mexikói vagy malajziai referenciaértéket kellene elfogadnia, vagy alternatívaként le kell vonnia a törökországi referenciaértékből az „orosz energiasokkhoz kapcsolódó felárat" (amely a 2021-es és a 2024-es árszint közötti különbséget figyelembe véve számszerűsíthető).

(357) A Bizottság megismételte, hogy egyik fél sem nyújtott be bizonyítékot arra vonatkozóan, hogy az infláció torzította vagy megbízhatatlanná tette volna a referenciaértékek meghatározását. A szóban forgó referenciaértéket a Bizottság a munkaerő, a villamos energia és a gáz teljes vizsgálati időszak alatti átlagárából származtatta, így az éves átlagot tükrözött. A törökországi bérek (2022 és 2024 közötti) és gázárak nominális növekedése összhangban volt az emelkedő megélhetési költségekkel, az energiaköltségeket is beleértve. Következésképpen a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy ezek az árak észszerű referenciaértéknek minősülnek a vizsgálati időszakra vonatkozóan.

(358) A Bizottság megjegyezte továbbá, hogy Törökországban az energiaköltségek általános növekedése az Unióban is megfigyelt szélesebb körű tendenciákat követte – ez a fejlemény részben az Ukrajna elleni orosz katonai agressziónak tudható be. Ebből a korrelációból azonban nem következik, hogy a referenciaértékek torzultak lennének. A munkaerő- és energiaköltségek emelkedésére vonatkozó állítások ellenére egyik fél sem szolgáltatott bizonyítékot arra vonatkozóan, hogy ezek a költségek észszerűtlenek vagy torzultak lennének.

(359) A Bizottság kiemelte, hogy a 2022. július 1. és 2023. június 30. közötti vizsgálati időszak alatt egy hasonló termék (tehergépjárműveken használt gumi légabroncsok) behozatalára vonatkozó vizsgálatban ([167]) a villamos energia referenciaértéke 1 180 CNY/kWh volt, ami jelentősen magasabb, mint a jelen ügyben alkalmazott 0,72 CNY/kWh. Hasonlóképpen, a tehergépjárműveken használt gumi légabroncsokra vonatkozó vizsgálatban a földgáz referenciaértéke 5,02 CNY/m³ volt, szemben a jelen ügyben alkalmazott 4,27 CNY/m³-rel. Ezek az összehasonlítások igazolták, hogy az energia-referenciaértékek nem növekedtek jelentősen, és nem voltak túl magasak, amint azt egyes felek állították. A Bizottság ezért nem talált okot arra, hogy a referenciaértékeket torznak, észszerűtlennek vagy megbízhatatlannak tekintse, így az állításokat elutasította.

([167]) A Bizottság (EU) 2018/1579 végrehajtási rendelete (2018. október 18.) a Kínai Népköztársaságból származó egyes, 121 feletti terhelési indexű, autóbuszhoz vagy tehergépjárműhöz való új vagy újrafutózott gumi légabroncsok behozatalára vonatkozó végleges dömpingellenes vám kivetéséről és a kivetett ideiglenes vám végleges beszedéséről, valamint az (EU) 2018/163 végrehajtási rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 263., 2018.10.22., 3. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2018/1579/oj).

3.2.5.6. Víz

(360) Az ipari felhasználásra szánt víz költségét a Török Köztársaság Elnökségének Beruházási Hivatala ([168]) tette közzé. A Bizottság az Ankara régióra 2023-ban érvényes ([169]), héa nélküli árat használta, mivel a vizsgált termék török gyártói jogosultak a héa visszatérítésére.

3.2.5.7. Gyártási általános költségek, SGA-költségek és nyereség

(361) Az alaprendelet 2. cikke (6a) bekezdésének a) pontja szerint „[a] képzett rendes értéknek tartalmaznia kell az igazgatási, értékesítési és általános költségek, valamint a nyereség torzulástól mentes és észszerű összegét". Emellett az előzőekben említett termelési tényezőkön kívüli költségek figyelembevétele a gyártási általános költségek értékének megállapítását is szükségessé teszi.

(362) A Bizottság az együttműködő exportáló gyártó által viselt gyártási általános költségeket kifejezte az exportáló gyártók tényleges gyártási költségeinek százalékában. Ezt követően a Bizottság ezt a százalékot alkalmazta a gyártási költségek torzulásmentes értékére.

(363) Az SGA-költségek és a nyereség torzulásmentes és észszerű összegének megállapításakor a Bizottság a Brisa Bridgestone 2024. évi pénzügyi adataira támaszkodott, amelyeket a vállalat éves jelentéséből nyert ki.

(364) A Brisa Bridgestone pénzügyi kimutatásai alapján az SGA-költségek és a nyereség mértéke az értékesített áruk költségének százalékában kifejezve 18,26 %-ra, illetve 8,81 %-ra adódott. A Bizottság ezeket az arányokat az abroncságazat esetében észszerűnek tekintette.

(365) Az érdekelt felek végső tájékoztatását követően a CRIA előadta, hogy a Bizottságnak el kellett volna fogadnia a Sumitomo Rubber Türkiye adatainak felhasználását. Azzal érvelt, hogy a Bizottság rendszeresen használja az ORBIS adatait az SGA-költségekre és a nyereségre vonatkozó referenciaértékek megállapítása céljából, és azokat a Bizottság megbízhatónak ítélte. Azzal érvelt továbbá, hogy mivel a vizsgálati időszakra vonatkozó adatok rendelkezésre álltak, a Bizottságnak nem volt oka arra, hogy ne konszolidálja azokat a Brisa Bridgestone-ra vonatkozóan rendelkezésre álló részletesebb információkkal, hanem elutasítsa őket. Az a tény, hogy a kevésbé részletes adatokat nem lehetett kiigazítani, nem tekinthető elutasításuk indokának, mivel ezekre a kiigazításokra csak a felek kérésére került sor. A CRIA úgy vélte továbbá, hogy nincs meghatározva olyan küszöbérték, amely alapján megállapítható lenne, hogy az SGA-költségek túl alacsonyak. Véleménye szerint ezen adatok figyelembevétele növelné a kategóriák reprezentativitását.

(366) A Bizottság figyelembe vette a CRIA érveit, és elfogadta, hogy a referenciaértékek megállapításához a Sumitomo Rubber Türkiye adatait kell felhasználni. Ennek megfelelően újraszámította mind az SGA-költségekre, mind a nyereségre vonatkozó referenciaértékeket.

(367) A CRIA azzal érvelt továbbá, hogy az SGA-költségekre és a nyereségre vonatkozó referenciaértéknek figyelembe kell venniük a termékkategóriát, hasonlóan ahhoz, amit a Bizottság az áron aluli értékesítésre vonatkozó számítások esetében tett, és hogy a 3. kategóriába tartozó terméket előállító kínai gyártók K+F-beruházásainak alacsonyabb szintjét tükrözve törölni kell a K+F-kiadásokat. A CRIA arra kérte a Bizottságot, hogy legalább azt erősítse meg, hogy az exportáló gyártók gyártási általános költségei nem foglalnak magukban K+F-költségeket. Hasonló érveket nyújtott be a Shandong Yongsheng is.

(368) A Shandong Yongsheng azzal is érvelt, hogy a Brisa Bridgestone pénzügyi információin alapuló referenciaérték nem vette figyelembe az 1. kategóriájú és a 2. kategóriájú vállalatok SGA-költségei és nyeresége közötti különbséget, és ezért a Bizottságnak a 15. táblázatban a kárkülönbözet kiszámításához használt nyereségarányt (1. kategória: 15,1 % 3. kategória: 9,4 %) kellene alkalmaznia mind az SGA-költségekre, mind a nyereségre, így tehát a nyereséget 5,48 %-ra, az SGA-költségeket pedig 11,36 %-ra kellene csökkentenie.

([168]) https://www.invest.gov.tr/en/investmentguide/pages/cost-of-doing-business.aspx.
([169]) Ankara régió a Brisa Bridgestone gyáraihoz legközelebb eső régió.

(369) Hasonló érvet hozott fel a Kumho is. Azzal érvelt, hogy a vizsgálat során maga a Bizottság is következetesen elismerte, hogy a gumiabroncspiac termékkategóriák szerint szerveződik, és hogy az 1. kategóriájú termékeket előállító gyártóknál általában eltérő szintű K+F-, értékesítési és marketingköltségek merülnek fel, márkaismertségük erősebb, és a 2. és 3. kategóriájú szegmensben uralkodó kereskedelmi feltételektől lényegesen eltérő feltételek mellett végzik tevékenységüket. Előadta, hogy az alapvetően az 1. kategóriába tartozó termékeket előállító gyártóktól származó referenciaértéknek az alacsonyabb kategóriákban működő gyártókra való alkalmazása ezért magában hordozza a képzett rendes érték felülértékelésének kockázatát.

(370) A Bizottság úgy ítélte meg, hogy ezek, a 2021-re vonatkozóan az uniós gazdasági ágazat adatai alapján megállapított arányok nem extrapolálhatók Törökország helyzetére, és nem teszik lehetővé annak megállapítását, hogy amennyiben a török gyártók jelen lennének a 3. kategóriában, a nyereség és az SGA-költségek ennek megfelelően csökkennének. Az e referenciaértékek termékkategóriánkénti eltérő szintjére vonatkozó érvek kizárólag feltételezéseken alapultak, és a Bizottságnak nem volt megalapozott és számszerűsített alapja arra, hogy a dömping megállapításával összefüggésben kiigazítsa ezeket a referenciaértékeket. Az a tény, hogy a kárra vonatkozó ténymegállapítások az uniós gyártók esetében kapcsolatot tártak fel az SGA-költségek és a nyereség szintje, valamint a termékkategóriák között, nem használható fel a dömping tényének meghatározásához, mivel két különálló elemzésről van szó. A K+F költségek nem képezték részét az exportáló gyártók gyártási általános költségeinek. A Bizottság megismételte, hogy az SGA-költségekre és a nyereségre vonatkozó mindkét referenciaérték észszerű volt az abroncságazat esetében. A Bizottság ezért elutasította ezt az állítást.

(371) A CRIA úgy vélte továbbá, hogy nem kellene figyelembe venni a Brisa Bridgestone számláin a működési bevételekhez, illetve az egyéb működési költségekhez kötődő, származtatott pénzügyi eszközökből eredő veszteséget, mivel ezek devizakockázat fedezésére szolgáló ügyletekhez kapcsolódnak, és így nem a vállalat szokásos működési tevékenységeiből származnak.

(372) A Bizottság úgy ítélte meg, hogy egy külföldi pénznemben exportáló és értékesítő vállalat esetében ez a költség vagy bevétel a szokásos üzleti tevékenységhez kapcsolódik, mivel a célja a devizában lebonyolított (nyersanyagokra irányuló) vásárlásokkal és értékesítésekkel kapcsolatos devizaárfolyam-kockázat fedezése. A Bizottság ezért elutasította ezt az állítást.

(373) A CRIA azt is előadta, hogy mivel a Bizottság elfogadta a jogdíjaknak az SGA-költségekből való levonását, azt a nyereségből is el kell távolítania, amit nem tett meg. A CRIA észrevételeivel szembeni cáfoló észrevételeiben a panaszos előadta, hogy ha a Bizottság levonná a költségeket az SGA-költségekből, nem kellene ugyanezeket a költségeket a nyereségből is eltávolítania, mivel egy, a nyereség maximalizálására törekvő vállalat nem fogja azért csökkenteni az értékesítési árát, mert megszűnik egy adott költsége. Éppen ezért ellenezte a jogdíjak nyereségből való levonását.

(374) A Bizottság megvizsgálta ezeket az állításokat, és egyetértett a CRIA-val abban, hogy a rendes érték és az exportár tisztességes összehasonlításának biztosítása érdekében a jogdíjakat a nyereségből is le kell vonni.

(375) A Hankook csoport és a Kumho úgy vélte továbbá, hogy a Bizottság számítási hibát vétett, mivel a befektetési tevékenységekből származó bevételek továbbra is a Brisa Bridgestone haszonkulcsának részét képezik, és azokat le kell vonni.

(376) A Bizottság tisztázta, hogy a befektetési tevékenységekből származó bevételt nem számította be a haszonkulcsba, így nem történt számítási hiba. A Bizottság ezért elutasította ezt az állítást.

(377) A Hankook csoport azzal érvelt továbbá, hogy mivel a Bizottság levonta az exportárból az exportár 5 %-át kitevő jogdíjakat, ugyanezt a százalékos arányt le kell vonnia a Brisa Bridgestone SGA-költségeiből is.

(378) A Bizottság elutasította ezt a megközelítést, azzal érvelve, hogy indokolatlan lenne egységes százalékos levonást alkalmazni mind az SGA-költségekre, mind az exportárra. A tisztességes összehasonlítás érdekében a tényleges jogdíjakat mindkét változóból kizárta, függetlenül attól, hogy azok az exportérték 2 %-át vagy 5 %-át tették-e ki.

(379) Az érdekelt felek által benyújtott érvek alapján a Bizottság kiigazította az SGA-költségekre és a nyereségre vonatkozó referenciaértékeket azzal, hogy belevonta a Sumitomo Rubber Türkiye pénzügyi adatait, és levonta a jogdíjakat a Brisa Bridgestone nyereségéből. Az SGA-költségek és a nyereség végső referenciaértéke így az értékesített áruk költségének százalékában kifejezve 15,04 %, illetve 6,02 %.

(380) Az érdekelt felek újabb végső tájékoztatását követően a Shandong Yongsheng azzal érvelt, hogy a Brisa Bridgestone és a Sumitomo Rubber Türkiye túlnyomórészt az 1. és a 2. kategóriába tartozó terméket előállító gyártó, ezért konszolidált pénzügyi adatai nem szolgáltattak reális referenciaértéket a többnyire a 3. kategóriában elhelyezkedő, a személygépkocsikhoz és a könnyű tehergépjárművekhez használt gumi légabroncsok kínai behozatalára vonatkozóan. A Shandong Yongsheng az érdekelt felek végső tájékoztatását követő észrevételeiben kifejtett módszertan alapján a referenciaértékek kiigazítását javasolta.

(381) A Bizottság a 3.2.4.6. szakaszban foglalt elemzésére hivatkozott. Úgy ítélte meg, hogy mind az SGA-költségek, mind a nyereség referenciaértékei különböző termékkategóriákba tartozó gumi légabroncsokat gyártó vállalatok adatain alapultak, és hogy a képzett rendes értékbe beszámítandó SGA-költségek és nyereség ezen összegei észszerűek, torzulástól mentesek és kellően reprezentatívak voltak az ágazatra nézve. Mivel a Shandong Yongsheng beadványában nem szerepelt új elem, a Bizottság elutasította az állítást.

(382) Az érdekelt felek újabb végső tájékoztatását követően a Koalíció azzal érvelt, hogy a Sumitomo Rubber Türkiye SGA-költségei nem észszerűek, mivel csak mintegy 6 %-ot tesznek ki, szemben a törökországi ágazati szintű 21,18 %-os SGA-aránnyal, valamint hogy a Bizottság eredetileg ezekre a statisztikákra hivatkozott, és úgy ítélte meg, hogy az ilyen alacsony SGA-arány nem észszerű.

(383) A Koalíció azzal érvelt továbbá, hogy az ORBIS-nak a Sumitomo Rubber Türkiye vállalattal kapcsolatos adatai nem voltak kellően részletesek, továbbá mivel az SGA-költségek és a nyereség bejelentett értékei észszerűtlenek voltak, azokat figyelmen kívül kellett volna hagyni. Alternatív megoldásként, amennyiben a Bizottság úgy döntene, hogy továbbra is figyelembe veszi a Sumitomo Rubber Türkiye adatait az SGA-költségek és a nyereség kiszámításában, a Bizottságnak vissza kellene térnie az ORBIS-ben a Brisa Bridgestone-ra vonatkozóan rendelkezésre álló információkhoz annak biztosítása érdekében, hogy a kimutatásokat ugyanolyan részletességgel hasonlítsa össze.

(384) A Bizottság emlékeztetett arra, hogy az SGA-költségek referenciaértéke a két vállalat, a Sumitomo Rubber Türkiye és a Brisa Bridgestone átlagán, nem pedig a Sumitomo Rubber Türkiye egyedi adatain alapult. Annak ellenére, hogy az így kapott 15,04 %-os referenciaérték a teljes törökországi ágazatra kiterjedő statisztikák szerinti 21,18 % alatt volt, a Bizottság úgy ítélte meg, hogy ez a referenciaérték pontosabb és észszerűbb, és mindenképpen ez jelenti a rendelkezésére álló legjobb rendelkezésre álló információt. A Bizottság arra is emlékeztetett, hogy a Sumitomo Rubber Türkiye vállalatra vonatkozó adatok csak a más rendelkezésre álló adatok hiányában az SGA-költségek és a nyereség kiszámításához szokásosan használt ORBIS-adatbázisban álltak rendelkezésre. Amennyiben azonban rendelkezésre állnak, a Bizottság mindig a részletesebb pénzügyi információkat használja fel. Ezért ebben az esetben a Bizottság Brisa Bridgestone pénzügyi kimutatásait használta fel, nem pedig az ORBIS adatait. Mindkét adat konszolidálható volt, és a Brisa Bridgestone esetében nem volt indokolt visszatérni az ORBIS kevésbé részletes adataihoz. A Bizottság ezért elutasította ezeket az állításokat.

3.2.5.8. Számítás

(385) A fentiek alapján a Bizottság az alaprendelet 2. cikke (6a) bekezdésének a) pontjával összhangban terméktípusonként megállapította a gyártelepi alapon számított rendes értéket.

(386) A Bizottság elsőként a torzulástól mentes gyártási költségeket állapította meg. Ennek keretében az egyes termelési tényezőkből az együttműködő exportáló gyártó által felhasznált mennyiségeket megszorozta a torzulásmentes egységköltségekkel. A Bizottság a felhasználási arányok helytállóságát az ellenőrzés során megvizsgálta. A Bizottság a felhasználási tényezőket megszorozta a reprezentatív országban megfigyelt, a 3.2.3.5. szakaszban bemutatott módon megállapított torzulásmentes egységköltségekkel.

(387) A torzulástól mentes gyártási költség megállapítását követően a Bizottság a gyártási általános költségeket alkalmazta. A Bizottság ezt követően hozzáadta a 15,04 %-os SGA-költségeket és a 6,02 %-os nyereséget.

3.3. **Exportár**

(388) A mintában szereplő exportáló gyártók az Unióba vagy közvetlenül független vevőknek, vagy importőrként eljáró, velük kapcsolatban álló vállalatokon keresztül exportáltak.

(389) Azon exportáló gyártók esetében, amelyek az érintett terméket közvetlenül az Unióban működő független vevőknek exportálták, az exportár az alaprendelet 2. cikkének (8) bekezdésével összhangban az Unióba exportra értékesített termékért ténylegesen fizetett vagy fizetendő ár.

(390) Azon exportáló gyártók esetében, amelyek az érintett terméket velük kapcsolatban álló, importőrként eljáró vállalatokon keresztül exportálták az Unióba, az exportár megállapítása az alaprendelet 2. cikkének (9) bekezdésével összhangban a behozott terméknek az Unióban a független vevők részére történő első viszonteladásakor alkalmazott ár alapján történt. Ebben az esetben a Bizottság az árat a behozatal és a viszonteladás között viselt összes költséggel – köztük az SGA-költségekkel –, valamint az elért nyereséggel kiigazította. Az egyik független importőr együttműködésének hiányában a Bizottság egy hasonló terméket – a fent említett, tehergépjárművekhez használt gumi légabroncsokat – érintő vizsgálat során megállapított 6,3 %-os mértékű nyereséggel számolt.

(391) Az érdekelt felek végső tájékoztatását követően a Hankook csoport előadta, hogy az exportárnak az alaprendelet 2. cikke (9) bekezdése szerinti kiszámításakor a Bizottság elírást vétett az egyik, a Hankook csoporttal kapcsolatban álló fél SGA-költségeinek százalékos arányát illetően, és felkérte a Bizottságot, hogy javítsa ki ezt a hibát.

(392) A Bizottság kijavította a hibát egy hasonló elírással együtt, amelyet az egyik, a Hankook csoporttal kapcsolatban álló vállalkozás egy másik táblázatában talált. A korrekciók a kár- és a dömpingkülönbözet meghatározásához használt CIF-árak kismértékű emelkedését eredményezték.

3.4. **Összehasonlítás**

(393) Az alaprendelet 2. cikkének (10) bekezdése előírja a Bizottság számára, hogy azonos kereskedelmi szinten végezze el a rendes érték és az exportár tisztességes összehasonlítását, és vegye figyelembe az árakat és az árak összehasonlíthatóságát befolyásoló tényezők közötti különbségeket. A szóban forgó ügyben a Bizottság úgy határozott, hogy a rendes értéket és a mintában szereplő exportáló gyártók exportárát gyártelepi szinten hasonlítja össze.

(394) Ahol azt a tisztességes összehasonlítás biztosítása indokolta, a rendes értéket és az exportárat a Bizottság kiigazította annak érdekében, hogy: i. azokat visszanettósítsa a gyártelepi szintre, valamint ii. figyelembe vegye az árakat, illetve az árak összehasonlíthatóságát állítólag és igazoltan befolyásoló tényezők közötti különbségeket.

3.4.1. *A rendes érték kiigazításai*

(395) A 3.2. szakaszban kifejtettek szerint a rendes értéket a torzulástól mentes gyártási költségek, valamint az adott kereskedelmi szint tekintetében észszerűnek tekintett SGA-költségek és nyereség összegei alapján állapította meg. Következésképpen nem volt szükség kiigazításokra a rendes érték gyártelepi szintre nettósítása érdekében.

(396) A Bizottság nem talált okot arra, hogy a rendes értéket bármilyen kiigazítással csökkentse, és a mintában szereplő exportáló gyártók egyike sem igényelt ilyen kiigazításokat.

3.4.2. *Az exportár kiigazítása*

(397) Annak érdekében, hogy az exportárat a gyártelepi szintre nettósítsa, a Bizottság kiigazításokat végzett az alábbiak tekintetében: fuvardíjak az Unióban, vámok, mennyiségi engedmények, hitelköltségek és banki díjak, jutalékok és jogdíjak.

3.4.3. *Átváltási árfolyam*

(398) Az érdekelt felek végső tájékoztatását követően a Shandong Yongsheng előadta, hogy az exportár kiszámításakor a Bizottság a Yongsheng könyvelésében használt átváltási árfolyamot alkalmazta, a kár kiszámításához azonban az ügy irataiban közzétett hivatalos átváltási árfolyamot használta. A Bizottság a rendes érték képzése során is a hivatalos átváltási árfolyamokat használta fel Törökország adatainak átváltásához. A Shandong Yongsheng azzal érvelt, hogy a tisztességes összehasonlítás érdekében a Bizottságnak azonos forrást kellene használnia, amelynek a Shandong Yonsgheng szerint az exportár megállapításakor a Bizottság által az ügy irataiban közzétett hivatalos átváltási árfolyamnak kellene lennie. Ugyanezt az állítást az érdekelt felek újabb végső tájékoztatását követően is benyújtotta.

(399) A vállalat saját könyvelése szerinti információknak a rendes érték kiszámításához való felhasználása azt a célt szolgálja, hogy a Bizottság az információt összevethesse a vállalat jüanban vezetett saját nyilvántartásaival. A kárszámításhoz felhasznált értékesítési adatokat a Bizottság a CIF-ár kiszámításához használja, amelyet EUR-ban fejez ki az ügy irataiban közzétett hivatalos átváltási árfolyam alapján, hogy a dömpingkülönbözet kiszámításától eltérő eljárás keretében összehasonlítsa az uniós gazdasági ágazat árával. A két megközelítés között tehát nincs aszimmetria, ezért a Bizottság elutasította az állítást.

3.5. **Dömpingkülönbözetek**

(400) A mintában szereplő exportálók gyártó esetében a Bizottság az alaprendelet 2. cikkének (11) és (12) bekezdésével összhangban összehasonlította a hasonló termék egyes típusaihoz tartozó rendes értékek súlyozott átlagát az érintett termék megfelelő típusaihoz tartozó exportárak súlyozott átlagával.

(401) Mindezek alapján a súlyozott átlagos dömpingkülönbözetek a vámfizetés nélküli, uniós határparitáson számított CIF-ár százalékában kifejezve a következő értékekre adódtak:

Vállalat	Végleges dömpingkülönbözet (%)
Hankook csoport: — Chongqing Hankook Tire Co., Ltd, — Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd, — Hankook Tire China Co., Ltd.	7,4
Shandong Yongsheng Rubber Group Co., Ltd	45,3

(402) A mintában nem szereplő együttműködő exportáló gyártók esetében a Bizottság a dömpingkülönbözet súlyozott átlagát az alaprendelet 9. cikkének (6) bekezdése alapján számította ki. Ez azt jelenti, hogy a dömpingkülönbözet számítása a mintában szereplő exportáló gyártók különbözetei alapján történt, figyelmen kívül hagyva a nulla vagy csekély mértékű dömpingkülönbözettel rendelkező exportáló gyártók dömpingkülönbözetét, valamint az alaprendelet 18. cikkében meghatározott körülmények között megállapított különbözeteket.

(403) Ennek alapján a mintában nem szereplő együttműködő exportáló gyártók végleges dömpingkülönbözete 24,4 %.

(404) A Kínában működő összes többi exportáló gyártó esetében a Bizottság a dömpingkülönbözetet az alaprendelet 18. cikkével összhangban, a rendelkezésre álló tények alapján határozta meg. Ennek érdekében a Bizottság meghatározta az exportáló gyártók együttműködésének szintjét. Az együttműködés szintje az együttműködő exportáló gyártók Unióba irányuló exportvolumene a vizsgálati időszakban, elosztva a vizsgálati időszakban az érintett országból az Unióba érkező, az Eurostat alapján megállapított teljes importvolumennel.

(405) Ebben az esetben az együttműködés szintje magas, mivel a vizsgálati időszakban az Unióba érkező teljes importvolumen csaknem 100 %-át az együttműködő exportáló gyártók exportvolumene adta. Ennek alapján a Bizottság úgy határozott, hogy a nem együttműködő exportáló gyártók dömpingkülönbözetét a mintában szereplő, egyedileg megvizsgált együttműködő vállalatok közül a legnagyobb dömpingkülönbözetű vállalat dömpingkülönbözetének szintjén állapítja meg.

(406) Az érdekelt felek végső tájékoztatását követően a Kumho előadta, hogy a Bizottság maga is elismerte: a piacot egyértelmű termékkategóriánkénti szegmentáció jellemzi, ezért az összes, a mintában nem szereplő együttműködő exportáló gyártóra vonatkozó egyetlen átfogó átlag használata nem tükrözi megfelelően a piac szerkezetét. A Kumho ezért előadta, hogy a mintában nem szereplő, túlnyomórészt a 2. kategóriába tartozó termékeket előállító együttműködő exportáló gyártókra alkalmazandó intézkedéseket a 2. kategóriába tartozó termékeket előállító gyártók esetében meghatározott kárkülönbözet szintjére, vagy legalább a 2. kategóriába tartozó terméket előállító gyártók esetében meghatározott dömpingkülönbözet szintjére kellene korlátozni.

(407) Hasonló érvet hozott fel a GITI csoport is, amely úgy vélte, hogy mivel ő a 2. kategóriába tartozó terméket előállító gyártó, lényeges hasonlóságokat mutat a Hankook csoporttal, és ezért a Hankook csoportra kivetett vámot, nem pedig a minta átlagát kellene kivetni rá. Úgy ítélte meg, hogy hátrány érte amiatt, hogy a Hankook csoportra, amely szintén egy 2. kategóriájú terméket előállító gyártó, 3,4 %-os ([170]) dömpingvámot, míg a GITI csoportra 29,9 %-os ([171]) dömpingvámot fognak kivetni, annak ellenére, hogy a GITI csoport ugyanabban a piaci szegmensben működik, ugyanazon vagy hasonló vevőkért versenyez, és hasonló árakon értékesít. A GITI csoport előadta továbbá, hogy jó hírű vevőknek is szállít, és azon kevés kínai gyártó közé tartozik, amelyek megfelelnek az erdőirtásról szóló uniós rendeletnek. A GITI csoport úgy vélte, hogy az alaprendelet (a 9. cikk (4) bekezdése) lehetővé teszi alacsonyabb vám kivetését, „ha az elegendő a kár megszüntetéséhez”, és hogy az Európai Közösségben tagsággal nem rendelkező országokból érkező dömpingelt behozatallal szembeni védelemről szóló 384/96/EK tanácsi rendelet ([172]) értelmében a Bizottság korábban a mintában nem szereplő vállalatokra a mintában nem szereplő vállalatok kategóriája vagy státusza alapján vetett ki vámot. Példákat hozott fel olyan korábbi esetekre, amikor a Bizottság eltérő vámokat vetett ki a mintában nem szereplő vállalatokra attól függően, hogy azok jogosultak voltak-e piacgazdasági elbánásra vagy egyedi elbánásra vagy sem.

(408) A Bizottság elutasította ezeket az állításokat. A Kumho által javasolt kiigazítás nem szerepel az alaprendeletben előírt kiigazítások között. Ezenfelül az a tény, hogy a Bizottság a 384/96/EK rendelet értelmében eltérően kezelte a piacgazdasági elbánásra vagy egyedi elbánásra jogosult vagy nem jogosult vállalatokat, nem teremtett precedenst a Bizottság számára arra, hogy a jelenlegi jogi keret alapján a piaci szegmens szerint eltérő vámkülönbözeteket rendeljen hozzá egyes vállalatokhoz.

(409) Az érdekelt felek végső tájékoztatását követően a Koalíció előadta, hogy az alaprendelet szerint a dömpingkülönbözet meghatározásának a dömping teljes egészét le kell fednie, és ezért az együttműködő exportáló gyártók dömpingkülönbözetének rendes súlyozása nem volt helyénvaló. Azzal érvelt, hogy ebben a konkrét esetben maga a Bizottság is elismerte, hogy a Hankook ára 50 %-kal magasabb volt, mint a kínai exportáló gyártók átlagára, és hogy ez főként a Hankook sajátos helyzetének, valamint annak tudható be, hogy a Hankook a 2. kategóriájú termékek és a közel 1. kategóriájú termékek piaci szegmensében exportált. A Koalíció a kárelemzésre hivatkozott továbbá, amely megerősítette a 3. kategóriába tartozó termékek behozatalának káros hatását. Ezért, valamint tekintettel arra, hogy a dömpingellenes intézkedések célja az egyenlő versenyfeltételek biztosítása, továbbá hatékony és megfelelő jogorvoslat biztosítása az uniós gazdasági ágazat számára, a Koalíció úgy ítélte meg, hogy a dömping termékkategóriák szintjén gyakorolt differenciált káros hatásának tükröződnie kellene az elfogadott intézkedésekben, mivel a dömping leginkább a 3. termékkategória szegmensének tulajdonítható, amely a dömpingelt kínai behozatal beáramlásának túlnyomó többségét teszi ki, és ezt a körülményt a vámok szintjénél figyelembe kell venni. A Koalíció ezért úgy ítélte meg, hogy a mintában szereplő vállalatok dömpingkülönbözetét az egyes kategóriák teljes kínai kivitelen belüli részarányának megfelelő súllyal kellene figyelembe venni azon kategóriák tekintetében, amelyekre a Bizottság dömpingkülönbözetet állapított meg. Feltételezve, hogy a behozatal 20 %-a az 1. vagy a 2. kategóriába, 80 %-a pedig a 3. kategóriába tartozik, a mintában nem szereplő együttműködő gyártókra vonatkozó dömpingkülönbözetnek 44 %-nak kell lennie.

(410) A Bizottság megismételte, hogy a dömpingkülönbözet kiszámítása már figyelembe vette a különböző termékkategóriákat, és a súlyozás megállapításának nem volt alapja – a Bizottság a dömpingkülönbözetek súlyozott átlagát az alaprendelet 9. cikkének (6) bekezdésével összhangban számította ki. Ezért elutasította azt az állítást, hogy a Bizottságnak alternatív számításokat kellett volna elvégeznie a mintában nem szereplő együttműködő gyártók dömpingkülönbözetére vonatkozóan.

(411) A végleges dömpingkülönbözetek a vámfizetés nélküli, uniós határparitáson számított CIF-ár százalékaként kifejezve a következők:

Vállalat	Végleges dömpingkülönbözet (%)
Egyéb együttműködő vállalatok	24,4
Minden egyéb, az érintett országból származó behozatal	45,3

([170]) A végleges nyilvánosságra hozatalt követően a vám 4,3 %-ra módosult.
([171]) A végleges nyilvánosságra hozatalt követően a vám 24,4 %-ra módosult.
([172]) A Tanács 384/96/EK rendelete (1995. december 22.) az Európai Közösségben tagsággal nem rendelkező országokból érkező dömpingelt behozatallal szembeni védelemről (HL L 56., 1996.3.6., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1996/384/oj/hun).

4. KÁR

4.1. Az uniós gazdasági ágazat és az uniós termelés meghatározása

(412) A hasonló terméket a vizsgálati időszakban legalább 10 gyártói csoport gyártotta az Unióban. Ezek a vállalatok alkotják az alaprendelet 4. cikkének (1) bekezdése értelmében vett uniós gazdasági ágazatot.

(413) Megállapítást nyert, hogy a vizsgálati időszak alatt a teljes uniós termelés mintegy 251 millió abroncsot tett ki. A Bizottság ezt a számadatot a Tyres Europe (a továbbiakban: Tyres Europe) (korábbi nevén Európai Gumilégabroncs- és Gumigyártók Szövetsége, European Tyre and Rubber Manufacturers' Association), az ETRMA és az Eurostat által kezelt EUROPOOL-adatok ([173]) alapján állapította meg. A Tyres Europe tagjai az uniós gyártók túlnyomó többségét képviselik. A Tyres Europe adatokat gyűjt tagjaitól, és a gumi légabroncsok piacára nézve pontos, összesített adatokat szolgáltat tagjai számára.

(414) A (16) preambulumbekezdésben jelzett módon a vizsgálati időszakban a mintában szereplő három uniós gyártó adta a hasonló termék teljes uniós termelésének 14,5 %-át. A mikrogazdasági mutatókat a Bizottság a szóban forgó három uniós gyártó kitöltött kérdőíveiből kinyert ellenőrzött adatok alapján elemezte.

4.2. Uniós felhasználás

(415) A Bizottság az uniós felhasználást a Tyres Europe által szolgáltatott információk (EUROPOOL-adatok) alapján határozta meg.

(416) Az uniós felhasználás a következőképpen alakult:

2. táblázat

Uniós felhasználás (gumi légabroncsok, darabszám)

	2021	2022	2023	Vizsgálati időszak (2024)
Teljes uniós felhasználás	311 176 988	316 533 953	312 072 799	335 932 482
Index	*100*	*102*	*100*	*108*

Forrás: EUROPOOL (Tyres Europe).

(417) Az uniós felhasználás először 2022-ben kismértékben nőtt, ezt követően 2023-ban visszaesett, majd a vizsgálati időszakban ismét megnövekedett. Összességében a figyelembe vett időszak alatt a felhasználás 8 %-kal bővült, ami mintegy 25 millió gumi légabroncsot jelent.

4.3. Az uniós piac jellemzői

(418) A személygépkocsikhoz és a könnyű tehergépjárművekhez használt gumi légabroncsok uniós piacára erős verseny jellemző, és e piacon több gyártói csoport és márka működik.

(419) Az uniós piacon két fő értékesítési csatorna van: az eredeti berendezéseké és a cserealkatrészeké.

(420) Az eredeti berendezések szegmensében a gumilégabroncs-gyártók a vizsgált terméket a járműgyártók részére értékesítik, hogy azok e terméket új járművekre szereljék fel. Emiatt ezeknek a gumi légabroncsoknak részletes előírásoknak kell megfelelniük, összhangban az eredetiberendezés-gyártó elvárásaival. Az eredeti berendezések piacára kifejlesztett gumi légabroncsokat általában ugyanazok a gumilégabroncs-gyártók értékesítik a cserealkatrészek piacán is, ami azt jelenti, hogy a gumilégabroncs-gyártók arra törekszenek, hogy biztosítsák az eredeti berendezések értékesítését annak érdekében, hogy azzal garantálják a jövőbeli értékesítést a cserealkatrészek piacán. Ennek eredményeként az autógyártók jelentős alkuerővel rendelkeznek a szerződésre irányuló tárgyalások során, így a gumilégabroncs-gyártók jövedelmezősége az eredeti berendezések értékesítése esetében jellemzően alacsonyabb.

([173]) A Tyres Europe tagjaitól gyűjtött összesített adatbázis.

(421) A cserealkatrészek szegmensében a gumi légabroncsokat kapcsolatban álló/független forgalmazók, kiskereskedők felé értékesítik, akik ezt követően továbbértékesítik azokat a végfelhasználók felé. Amint azt a (420) preambulum-bekezdés kifejti, a gumilégabroncs-gyártók általában magasabb árrést érnek el a cserealkatrész-piacon, mint az eredeti berendezések értékesítésével.

(422) A Tyres Europe által az ellenőrző látogatás során szolgáltatott információk alapján a teljes uniós felhasználás mintegy 16–20 %-a az eredeti berendezések szegmensében adódik, a fennmaradó rész pedig a cserealkatrészek piacán.

(423) A 2.4.1. szakaszban kifejtettek szerint a két értékesítési csatornán kívül a vizsgált termék piaca három termékkategóriára oszlik. E vizsgálat céljából a Bizottság a 2.4.2. szakaszban összefoglalt kategorizálást alkalmazta.

(424) A CRIA és a GITI csoport azt állította, hogy a különböző kategóriákba tartozó gumi légabroncsok nem (vagy csak nagyon korlátozott mértékben) helyettesíthetők egymással, ezért azt kérte, hogy a vizsgálat foglalja magában a kár és az ok-okozati összefüggés szegmensként elvégzett elemzését is. A CRIA előadta továbbá, hogy a különböző kategóriák más-más piaci szegmenseket szolgálnak ki, mivel az 1. és a 2. kategória vevői nem annyira a vételárat, mint inkább a biztonságot, a teljesítményt és a márkát értékelik. Emellett jól ismert a bezártsági hatás, vagyis hogy különösen a felső kategóriás autók/luxusautók tulajdonosaira erős márkahűség jellemző, és általában (különösen az autóhasználat első éveiben) a csere során az először felszerelt, eredeti berendezésnek minősülő gumi légabroncsok márkájával azonos márkát igényelnek. A CRIA szerint az uniós címkézési követelmények is hozzájárulnak ehhez a bezártsági hatáshoz, mivel felhívják a fogyasztók figyelmét a biztonsággal és a teljesítménnyel kapcsolatos különböző szempontokra. A CRIA ezért arra a következtetésre jutott, hogy a tehergépjárművekhez használt gumi légabroncsok és a személygépkocsihoz használt gumi légabroncsok közötti piaci dinamika alapvetően eltérő, ezért a tehergépjárművekhez használt gumi légabroncsok ügyében feltárt, a kategóriák között zajló verseny a vizsgált termék esetében nem áll fenn.

(425) A Bizottság megalapozatlannak találta a felek által felhozott érveket. Mindenekelőtt: a személygépkocsik vagy a könnyű tehergépjárművek bármilyen kategóriába tartozó gumi légabroncsokkal felszerelhetők, így azok egymással megfelelő mértékben felcserélhetők. Az, hogy a prémium márkák fogyasztói a vételárral szemben inkább a teljesítményt és a biztonságot részesítik előnyben, valóban korlátozhatja az 1. kategória és a 3. kategória közötti közvetlen versenyt, ugyanez azonban már nem mondható el a 3. kategória és a 2. kategória közötti közvetlen verseny esetében. Hozzá kell tenni azt is, hogy számos olyan, a 3. kategóriába tartozó klasszikus márka létezik, amely egyre inkább műszaki és minőségi szempontok alapján pozicionálja magát, semmint egyszerűen annak alapján, hogy kedvező árú ([174]). A kutatásba és fejlesztésbe történő folyamatos és megnövelt beruházások eredményeként számos 3. kategóriába tartozó márka egyre jobb minőséget biztosít nagyon versenyképes árakon, és mint ilyen, egyértelműen alternatív megoldást kínál a 2. kategóriába tartozó gumi légabroncsokkal szemben, amelyek a minőséggel és az árral kapcsolatos megfontolásokat próbálják meg egyensúlyba hozni. Ezenkívül a kategóriák nem válnak el egymástól egyértelműen, amit az is bizonyít, hogy ugyanazokat a márkákat (Falken, Giti, Cooper stb.) különböző források – többek között az általánosan használt gumi légabroncsokat értékelő weboldalak és a szakkereskedők weboldalai – a 3. vagy a 2. kategóriába egyaránt sorolhatják ([175]). Hasonlóképpen, egyes márkák esetében átfedés van az 1. és a 2. kategória között (Vredestein, Hankook). A kategóriák egyértelmű megkülönböztetését tovább nehezíti az olyan alternatív besorolások megjelenése, mint például a „középkategóriás minőség", a „magas színvonalú költségtakarékos", a „prémium minőség" és a „minőségi költségtakarékos". A termékkategóriák közötti versenyt és helyettesíthetőséget az is alátámasztja, hogy a 3. kategóriába tartozó márkák egyre növekvő számban biztosítják az eredetiberendezés-tanúsítást ([176]) az ismert autógyártóknál, és pozicionálják magukat a minőség és az eredmények alapján, ami általában a 2. kategóriába tartozó márkákra jellemző.

([174]) *Forrás*: Újságcikkek különböző kínai márkákról, például: Chinese Premium Tyres are changing the game: A new era in global tyre competition [A kínai prémium gumi légabroncsok átírják a játékszabályokat: Új korszak a globális gumiabroncs-versenyben]: https://trojanlimited.com/chinese-premium-tyres-are-changing-the-game-a-new-era-in-global-tyre-competition/. European Linglong tire factory certified by numerous OEMs [A számos eredetiberendezés-gyártó által tanúsított európai Linglong gumilégabroncs-gyár]: https://en.linglong.cn/content/details34_38845.html. Sailun continues in the fast lane [A Sailun továbbra is a gyorsítósávban halad]: https://www.eqs-news.com/news/media/sailun-continues-in-the-fast-lane-sailun-has-entered-the-top-10-most-valuable-tyre-brands-in-the-world-for-the-first-time-achieving-a-historic-triple/d361873f-a8c3-4601-a541-8263c80366a4_en#:~:text=Sailun%20continues%20in%20the%20fast%20lane%20+++,historic%20triple.%20%7C%20Media%20%2D%20EQS%20News, legutóbbi hozzáférés: 2026. április 27.

([175]) *Forrás*: Különböző kereskedők weboldalai vagy a gumi légabroncsokat értékelő weboldalak, amelyek a kategóriákba sorolják a márkákat, például: https://www.tyrereviews.com/tyre/; https://www.tyresavings.com/brands; https://www.asdatyres.co.uk/brands; https://www.grip500.it/pneumatico/; https://www.reifen.com/de-de/auto/reifen/marken; legutóbbi hozzáférés: 2026. április 27.

([176]) *Forrás*: Chinese Premium Tyres are changing the game: A new era in global tyre competition [A kínai prémium gumi légabroncsok átírják a játékszabályokat: Új korszak a globális gumiabroncs-versenyben]: https://trojanlimited.com/chinese-premium-tyres-are-changing-the-game-a-new-era-in-global-tyre-competition/. European Linglong tire factory certified by numerous OEMs [A számos eredetiberendezés-gyártó által tanúsított európai Linglong gumilégabroncs-gyár]: https://en.linglong.cn/content/details34_38845.html legutóbbi hozzáférés: 2026. április 27.

(426) Összességében a Bizottság úgy ítélte meg, hogy jóllehet vannak vevők, akik a márkának és a minőségnek tulajdonítanak értéket, magatartásukat befolyásolja az is, hogy ezekért a tulajdonságokért mekkora árkülönbséget hajlandók vállalni. A CRIA által említett bezártsági hatás tehát valóban korlátozhatja az 1. és a 3. kategóriába tartozó gumi légabroncsok közötti közvetlen versenyt a cserealkatrészek piacán (bár egyes 3. kategóriába tartozó gyártók jelentős beruházásokat hajtanak végre a K+F terén, és kiemelkedő teljesítményt nyújtanak bizonyos műszaki paraméterek tekintetében), azonban nem szünteti meg a 3. és a 2. kategória (és hasonlóképpen a 2. és az 1. kategória) közötti helyettesíthetőséget. A Bizottság ezért arra a következtetésre jutott, hogy a 3. kategóriába tartozó gumi légabroncsok versengenek a magasabb kategóriákkal (különösen a 2. kategóriával), és ezért ellenkező irányú kaszkádhatás révén lefelé irányuló árnyomást gyakorolnak ezekre a magasabb kategóriájú gumi légabroncsokra. A felcserélhetőség hiányára vonatkozó állításokat ezért a Bizottság elutasította. Ugyanezen az alapon a Bizottság nem fogadta el a teljes mértékben szegmentált kárelemzésre és ok-okozati elemzésre irányuló kérelmeket sem, amint azt a kárelemzés tekintetében a (469) preambulumbekezdés, az ok-okozati elemzés tekintetében pedig az (534) preambulumbekezdés részletesebben kifejti.

(427) Az érdekelt felek végső tájékoztatását követően a CRIA megismételte a termékkategóriák közötti verseny hiányára vonatkozó állítását, mivel bár a szomszédos termékkategóriák szomszédos szegmensei – nevezetesen a magasabb minőségű 3. kategóriás gumiabroncsok és az alacsonyabb minőségű 2. kategóriás gumiabroncsok, valamint hasonlóképpen a magasabb minőségű 2. kategóriás gumiabroncsok és az alacsonyabb minőségű 1. kategóriás gumiabroncsok között – volt verseny, ez a CRIA szerint ebből következik a teljes helyettesíthetőség valamennyi termékkategóriában.

(428) A Kumho úgy vélte, hogy a Bizottság nem fejtette ki és nem támasztotta alá azt a következtetését, hogy a 3. és a 2. kategóriába tartozó termékek közvetlen versenyben állnak egymással, különös tekintettel a (425) preambulumbekezdésre, amelyben a Bizottság elismerte, hogy az 1. és a 3. kategóriába tartozó termékek közötti verseny korlátozott lehet. A Kumho azt állította, hogy ugyanazok a korlátozó tényezők, azaz a gumi légabroncsokra vonatkozó minőségi és biztonsági preferenciák egyaránt alkalmazandók a 2. és a 3. kategóriára. A Kumho azt állította továbbá, hogy a Bizottság kategóriaelemzése nem foglalkozott megfelelően a fogyasztói megítéléssel.

(429) A Shandong Yongsheng azt állította, hogy a 3. kategóriába tartozó kínai gumiabroncsok kizárásra kerültek az eredeti berendezések uniós piacáról, ami egyértelműen bizonyítja a Kínából származó, a 3. kategóriába tartozó gumiabroncsok és más gumiabroncsok közötti strukturális választóvonalat, és kijelentette, hogy a Bizottság ezzel ellentétes bizonyítéka „nincs forrásokkal alátámasztva, ellenőrizetlen és nem kellően konkrét”. E tekintetben a Shandong Yonghseng azzal érvelt, hogy a Linglong eredetiberendezés-tanúsítványa nagyon friss – 2024-es –, és egy szerb gyártóüzemre vonatkozik, ezért nem érinti ezt a vizsgálatot. A Shandong Yongsheng azzal érvelt továbbá, hogy a Bizottság nem mérte fel megfelelően, hogyan ítélik meg a fogyasztók a 3. kategóriába tartozó kínai termékeket, és példákat hozott fel két francia forgalmazó „negatív hirdetéseire”.

(430) A Bizottság megjegyezte, hogy a CRIA – bár elismerte, hogy a szomszédos termékkategóriákba tartozó gumi légabroncsok hatékonyan versenyeznek egymással – minden bizonyíték és magyarázat szolgáltatása nélkül tagadta a teljes helyettesíthetőség fennállását. A Bizottság részben kétértelműnek találta a CRIA állítását, mivel nem világos, hogy pontosan mit jelent a „teljes helyettesíthetőség valamennyi termékkategóriában” kifejezés, és hogy ez miért is lenne szükséges a kategóriák közötti verseny megállapításához. Vitathatatlan, hogy a termékek a minőség és az ár tekintetében a hozzájuk legközelebb állókkal versenyeznek – akár a termékkategóriákon belül, akár azok között –, és pontosan ez volt a Bizottság álláspontja is, amelyet a CRIA is elfogadott.

(431) Ami a Kumho állítását illeti, annak indokolása, valamint a 3. és a 2. kategória közötti közvetlen versenyre vonatkozó bizonyítékok már kifejtésre kerültek különösen a (425) és (426) preambulumbekezdésben, és a Kumho nem terjesztett elő azok cáfolására irányuló konkrét bizonyítékot. Amint azt már kifejtettük, a 3. kategóriába tartozó gumi légabroncsok műszaki és biztonsági paramétereik alapján versenyre kelnek a 2. kategóriával, és ezért megfelelő alternatívát jelentenek azon ügyfelek számára, akik a lehető legjobb ár-érték arányt keresik. Hasonlóképpen, több alkalommal (például, de nem kizárólag a 2.4.1. szakaszban) megállapítást nyert, hogy a termékkategóriákat erősen befolyásolja a piaci megítélés, éppen ezért a választóvonalak gyakran elmosódnak, és bizonyosan nem állandóak. A 3. kategóriába tartozó gumi légabroncsokat árusító kereskedőknek és importőröknek komoly érdekük fűződik ezen abroncsok értékesítéséhez, és a fogyasztói megítélésnek a saját termékportfóliójuk számára kedvező módon való befolyásolásához.

(432) A Shandong Yongsheng állítását és különösen a (425) preambulumbekezdésben említett forrásokra való hivatkozást illetően a Bizottság megjegyezte, hogy a Shandong Yongsheng nem terjesztett elő olyan érveket, amelyek cáfolták volna az információk valóságtartalmát. A Bizottság úgy ítélte meg, hogy az online forgalmazók, például az abroncságazatra szakosodott, több mint 30 éves tapasztalattal, globális kereskedelmi jelenléttel és változatos termékportfólióval rendelkező Trojan nyilvános cikkei, melyek részletes vizsgálati eredményeket és műszaki

előírásokat tartalmaznak, elég megbízható „források” és kellően „konkrétak” ahhoz, hogy bizonyítsák a 3. kategóriába tartozó különböző márkák globális megítélésének folyamatos változását. Ami a Linglong eredetiberendezés-tanúsítványát illeti, az a tény, hogy az egy szerbiai üzemre vonatkozott, nem érvénytelenítette azt a megállapítást, hogy a Linglong mint márka eredetiberendezés-szerződéseket kötött európai autógyártókkal. E tekintetben hangsúlyozni kell, hogy a kategóriabesorolás és a fogyasztói megítélés a márkanévhez, nem pedig a származási országhoz kapcsolódik. Emellett ez a bizonyíték 2024-re vonatkozik, tehát egybeesik a vizsgálati időszakkal.

(433) Mindenesetre amint az a (422) preambulumbekezdésben szerepel, az eredeti berendezések piaca a teljes uniós felhasználásnak csupán mintegy 16–20 %-át tette ki, és amikor egy abroncsot le kell cserélni, verseny alakul ki a cserealkatrészek piacán, ezért a Bizottság megalapozatlannak ítélte a Shandong Yongsheng azon állítását, amely szerint a 3. kategóriába tartozó kínai abroncsok strukturálisan ki lennének zárva a piac többi részéről.

(434) A Bizottság megalapozatlannak ítélte a Yongsheng Shandongnak a kínai márkák negatív megítélésére vonatkozó állítását. Egyes forgalmazók negatív hirdetései nem igazolják más, a 3. kategóriába tartozó kínai gumi légabroncsokat az uniós piacon aktívan importáló és forgalmazó forgalmazók és kereskedők véleményét. Például a Személygépkocsi- és Könnyűtehergépjármű-importőrök Koalíciója a 3. kategóriába tartozó kínai termékeket illetően éppen az ellenkezőjét állítja, és a kínai gyártók hatékonyságát és versenyelőnyét hangsúlyozza. Ezenkívül a Yongsheng Shandong állítása egyértelműen ellentétben áll a CRIA beadványával, és azt állítja, hogy valójában a 3. kategóriába tartozó uniós gumiabroncsoknak a kínai versenytársakkal szembeni rossz minőségét kell a kár okaként elemezni, amint azt az alábbi (554) preambulumbekezdés részletesebben kifejti.

(435) Összefoglalva, a termékkategóriák közötti helyettesíthetőség hiányára és a termékkategóriák közötti versenyre vonatkozó állításokat illetően a Bizottság megjegyezte, hogy maga az a tény, hogy az abroncsok a különböző minőségi és műszaki szempontok, valamint az árak tekintetében egyidejűleg versenyeznek egymással, egyértelműen bizonyítja, hogy az adott termék vagy márka kiválasztására vonatkozó döntés éppen e tényezők mérlegelésének eredménye, és ebben az értelemben valamennyi gumi légabroncs versenyben áll egymással. Ezenkívül az a tény, hogy bizonyos márkák az egyes termékkategóriák közötti határterületen helyezkednek el, vagy azokat a műszaki fejlesztéseik és marketingkampányaik következtében általában magasabb termékkategóriákhoz kapcsolódó megnevezésekkel reklámozzák, befolyásolja a fogyasztói megítélést, és erősíti a termékkategóriák közötti versenyt. Az észrevételeket benyújtó felek egyike sem terjesztett elő olyan érveket, amelyek cáfolnák ezt az alapvető érvelést.

(436) Ezért a Bizottság fenntartotta a (425)–(426) preambulumbekezdésben ismertetett, a termékkategóriák közötti versenyre és a termékek felcserélhetőségére vonatkozó következtetéseket.

4.4. **Behozatal az érintett országból**

4.4.1. *Az érintett országból érkező behozatal értéke és piaci részesedése*

(437) A Bizottság az importvolument az Eurostat adatai alapján állapította meg. A behozatal piaci részesedése a 2. táblázatban bemutatott uniós felhasználási adatok alapján került meghatározásra.

(438) Az érintett országból az Unióba érkező behozatal a következőképpen alakult:

3. táblázat

Behozatali mennyiség (gumi légabroncs, árak) és piaci részesedés

	2021	2022	2023	Vizsgálati időszak (2024)
Az érintett országból érkező behozatal mennyisége (darab)	57 295 850	66 992 782	78 917 144	92 988 175
Index	*100*	*117*	*138*	*162*

	2021	2022	2023	Vizsgálati időszak (2024)
Piaci részesedés (%)	18	21	25	28
Index	*100*	*117*	*138*	*156*

Forrás: az Eurostat Comext-adatbázisa.

(439) Az érintett termék behozatali volumene a figyelembe vett időszak alatt évről évre folyamatosan nőtt, összességében figyelemreméltó, 62 %-os növekedést produkálva, ami mintegy 35 millió gumi légabroncsnak felel meg. Az Unióba irányuló kínai behozatal volumenének növekedése tehát meghaladta az uniós felhasználás növekedését (25 millió gumi légabroncs).

(440) A megnövekedett behozatali volumen a kínai behozatal piaci részesedésének egyértelmű növekedését eredményezte: a 2021. évi 18 %-ról a vizsgálati időszakban 28 %-ra bővült.

4.5. Az érintett országból érkező behozatalhoz tartozó importár, áralákínálás és árlenyomás

(441) A Bizottság az importárakat az Eurostat adatai alapján állapította meg. A mintában szereplő kínai exportáló gyártókra vonatkozó ellenőrzött adatok alapján megállapítható volt az áralákínálás az import tekintetében.

(442) Az érintett országból az Unióba érkező behozatalhoz tartozó átlagos importár a következőképpen alakult:

4. táblázat

Importárak (EUR/darab)

	2021	2022	2023	Vizsgálati időszak (2024)
Kína	27,0	34,0	29,0	30,3
Index	*100*	*126*	*107*	*112*

Forrás: az Eurostat Comext-adatbázisa.

(443) 2022-ben az importárak először meredeken, 26 %-kal emelkedtek, majd 2023-ban a 2021. évi szint fölötti szintre estek vissza, és a vizsgálati időszak alatt ugyanebben a tartományban maradtak. A figyelembe vett időszakban a kínai importárak összességében 12 %-kal emelkedtek, ami szerény növekedést jelent az egyéb harmadik országok Unióba irányuló behozatalának átlagára kapcsán megmutatkozó trendhez (+26 %) képest. Még az uniós gazdasági ágazat árai is – amelyek a figyelembe vett időszak egészében jóval magasabbak voltak a kínai exportáraknál – nagyobb mértékű, 15 %-os növekedést mutattak.

(444) A vizsgálati időszakbeli áralákínálás meghatározásához a Bizottság összehasonlította egymással:

a) a mintában szereplő uniós gyártók által az Unió piacán a független vevők felé felszámított értékesítési árak gyártelepi szintre átszámított terméktípusonkénti súlyozott átlagát; valamint

b) a mintában szereplő együttműködő kínai gyártóktól származó behozatal tekintetében az első független uniós vevő részére történő értékesítéshez tartozó, a költségek, a biztosítások és a fuvardíjak megfizetésének feltételezésével (a továbbiakban: CIF-alapon) megállapított, a vámokkal és a behozatal után felmerülő költségekkel megfelelő módon kiigazított terméktípusonkénti súlyozott átlagárakat.

(445) A Bizottság az ár-összehasonlítást típusonként, azaz termékkódonként hajtotta végre, melynek során elvégezte a kategóriák szintjén történő szegmentálást, valamint az eredeti berendezések és a cserealkatrészek piacán ennek megfelelően differenciált az azonos kereskedelmi szintű ügyletek esetében, szükség esetén megfelelő kiigazítást alkalmazva, a visszatérítések és az engedmények levonását követően. A mintában szereplő azon uniós gyártók esetében, amelyek olyan csoportstruktúrán belül működtek, ahol a székhely és a vele kapcsolatban álló értékesítési egységek részt vettek az értékesítésben, az értékesítési árakat az alaprendelet 2. cikkének (9) bekezdése analógiájára kiigazította úgy, hogy az értékesítési egységek tevékenységeihez kapcsolódó SGA-költségeket és egy független importőr nyereségét kizárta. Az összehasonlítás eredményét a Bizottság kifejezte a mintában szereplő uniós gyártók vizsgálati időszakbeli elméleti árbevételének százalékában.

(446) Tekintettel a piaci szegmentációra, a Bizottság kategóriánkénti bontásban végzett áralákínálási számításokat. A mintában szereplő exportáló gyártók egyike sem értékesített az 1. kategóriába tartozó gumi légabroncsokat, ezért ebben a szegmensben nem volt lehetőség elvégezni az alákínálási számítást. A 3. kategóriában az alákínálási különbözet 7,2 % és 36,9 % között mozgott, az átlagos alákínálási különbözet pedig 32,2 % volt. A 2. kategória szegmensében a Bizottság nem állapított meg alákínálást. Ez azonban azzal függ össze, hogy a 2. kategóriában az exportáló gyártók részéről történő értékesítések kizárólag a Hankook márkát érintették, amelyet széles körben tartanak az egyik legjobb gumi légabroncsnak a 2. kategórián belül. Nevezetesen az évek során a Hankook márka több eredetiberendezés-szerződést kötött vezető autógyártókkal, köztük az Audival, a BMW-vel, a Mercedesszel és a Porschéval. Számos kereskedő/importőr minősíti a Hankookot „csúcskategóriás köztes kategóriájú gumi légabroncsnak” vagy „a prémium alternatívájának” tekinthető gumi légabroncsnak. Más szóval a 2. kategória elemzése némileg korlátozott, hiszen a 2. kategórián belüli a csúcskategóriát képviselő márkák homogén csoportja kerül összehasonlításra az uniós gazdasági ágazat által gyártott, a 2. kategóriába tartozó abroncsok széles skálájával. A mintában nem szereplő együttműködő exportáló gyártók által a mintavételi formanyomtatványukban foglalt átlagárak elemzése megerősítette, hogy a 2. kategóriába tartozó Hankook gumi légabroncsokra vonatkozó ténymegállapítások nem extrapolálhatók a kínai behozatal többi részére. A Hankook átlagárai jelentősen, több mint 50 %-kal meghaladták a kínai exportáló gyártók átlagárait. Az átlagos súlyozott alákínálási különbözet (a 2. és a 3. kategóriát együttvéve) elérte a 17 %-ot, ami jelentős mérték.

(447) Az érdekelt felek végső tájékoztatását követően a Hankook előadta, hogy az eredeti berendezések és a cserealkatrészek közötti különbségtétel a kárelemzésben jogilag nem volt indokolt, mivel erre a dömping tekintetében nem került sor. Ezenkívül a Hankook szükségtelennek tartotta ezt a különbségtételt, mivel az Unióba irányuló saját értékesítései során nem volt kimutatható egyértelmű árképzési minta az értékesítési csatornák mentén, és valójában az eredeti berendezések és a cserealkatrészek értékesítését azonosító utolsó számjegyeknek a termékkódból való eltávolításával a Hankook kárkülönbözete 3,4 %-ról 3,1 %-ra csökkenne.

(448) A panaszos arra kérte a Bizottságot, hogy a teljes termékkörre vonatkozóan, az átlagárak alapján is számítsa ki az alákínálási különbözetet annak érdekében, hogy a teljes gumiabroncspiacra vonatkozóan bemutassa az áralákínálás nagyságrendjét.

(449) A GITI csoport azt állította, hogy a Bizottság ellentmondott önmagának, amikor kijelentette, hogy a Hankook esetében az alákínálás hiánya nem extrapolálható a kínai behozatal többi részére, ugyanakkor a mintavétel során fenntartotta, hogy a Hankook értékesítései reprezentatívak. A Kumho hasonlóképpen azt állította, hogy a Bizottság nem hagyhatja figyelmen kívül a 2. kategóriában az alákínálás hiányára vonatkozó megállapítást arra az érvre hivatkozva, hogy a Hankook egyedi eset volt, ha egyúttal felveszi azt a mintába, és megtagadja más exportáló gyártók felvételét.

(450) A Hankook állítását illetően a Bizottság megjegyezte, hogy egyik fél sem vitatta az eredetiberendezések és a cserealkatrészek szegmense közötti ár-/jövedelmezőségkülönbségre vonatkozó, a (420) és (421) preambulumbekezdésben ismertetett megállapításokat. A Bizottság úgy ítélte meg, hogy a termék-összehasonlítást a lehető legnagyobb részletességgel kell elvégeznie (feltéve, hogy az adatok rendelkezésre állnak és ellenőrzöttek). Az a tény, hogy a Hankook értékesítései állítólag nem követték ezt a mintát, számos további üzleti döntéssel magyarázható – például az értékesítés volumenével és időzítésével, valamint szállítási késedelmekkel –, ezért nem kérdőjelezi meg a megkülönböztetés indokoltságát. Hasonlóképpen nem meghatározó tényező a termékek összehasonlíthatósági szintjének meghatározása szempontjából az a tény, hogy az alákínálási különbözet magasabb vagy alacsonyabb lett volna. A Hankook által bemutatott két kárkülönbözet-számítási forgatókönyv (az összehasonlításban az eredeti berendezések vagy a cserealkatrészek piacára való hivatkozással és anélkül) közötti eltérés elfogultnak tűnik, mivel nem a mintában szereplő uniós gyártók összes költségére/értékesítésére támaszkodott, hanem csak a Hankook csoporttal közölt információkra. Mindenesetre a Hankook csoport által kiszámított különbség körülbelül 10 %-ot tesz ki; ez pedig azt mutatja, hogy indokolt volt ez a különbségtétel. A dömpingszámítások esetében a képzett

rendes érték olyan termelési tényezők referenciaértékei alapján kerülnek kiszámításra, amelyek nem rendelkeznek eredetiberendezés- vagy cserealkatrész-vonatkozással – a munkaerőköltségek, az energiaköltségek és a nyersanyagárak nem változnak attól függően, hogy az előállított gumiabroncsot járműgyártónak vagy az utópiacon értékesítik-e. A reprezentatív országban az SGA-költségekre és a nyereségre vonatkozóan rendelkezésre álló információk sem tették lehetővé ezt a különbségtételt. Következésképpen a rendes értéket és az abból következő dömpingkülönbözeteket nem lehetett végfelhasználási csatorna szerint differenciálni. A kárelemzés ezzel szemben az értékesítési csatornát is magában foglaló tényleges ügyleti adatokon alapul. Az eredeti berendezésekre és a cserealkatrészekre vonatkozó elemzés tehát indokolt volt, és tényszerűen szükséges volt az objektív vizsgálathoz. A Bizottság ezért elutasította ezt az állítást.

(451) A panaszos állításával kapcsolatban a Bizottság úgy ítélte meg, hogy a 3. és a 2. kategóriába tartozó (megfeleltetett) abroncsokat kombináló, súlyozott átlagos alákínálási különbözet megfelelően tükrözte az alákínálást. A mintában szereplő kínai exportőrök által nem exportált terméktípusok és az 1. kategóriába tartozó modellek figyelmen kívül hagyása csökkentené a termékkód-differenciálás által biztosított összehasonlíthatóság szintjét, ezért nem lenne informatívabb. A kérést ezért a Bizottság elutasította.

(452) Ami a GITI csoport állítását illeti, a Bizottság hangsúlyozta, hogy a Hankook azért szerepel a mintában, hogy az értékesítési volumen és a termékkategóriák szerinti megoszlás tekintetében biztosítsa a reprezentativitást, függetlenül attól, hogy végül az 1. vagy a 2. kategóriába került-e besorolásra. Végül több tényező együttes figyelembevételével megfelelőbbnek ítélte a 2. kategóriába való besorolást, amint azt a fenti (94) preambulumbekezdésben is kifejti. Ugyanakkor a vizsgálat során gyűjtött, a (446) preambulumbekezdésben ismertetett bizonyítékok is egyértelműen bizonyították (és ezt a felek egyike sem vitatta), hogy a Hankook széles körben a 2. kategóriába tartozó, felső kategóriás abroncsnak tekintik, és a márka fokozatosan zárkózik fel a 2. kategóriából az 1. kategóriához. Ezt a Hankook árai és a többi kínai exportáló gyártó – köztük számos más, a 2. kategóriába tartozó terméket előállító gyártó – árainak átlaga közötti jelentős különbség is alátámasztja, amint azt a fenti (446) preambulumbekezdés ismerteti. A fentiek alapján a Bizottság fenntartotta azokat a korlátozásokat, amelyeket a Hankook adatai alapján a 2. kategóriában az alákínálás hiányára vonatkozó ténymegállapítás értelmezése és a többi kínai exportáló gyártóra – köztük a 2. kategóriába tartozó gyártókra – való extrapolálása során megfogalmazott, és elutasította a GITI csoport és a Kumho állításait.

(453) Az érdekelt felek végső tájékoztatását követően a „T” vállalat elírást állapított meg az SGA-költségek kiszámításában, és felkérte a Bizottságot, hogy igazítsa ki e költségek számítását. A „G” vállalat elírást talált az előállítási költségre vonatkozó adatok konszolidálásában, és felkérte a Bizottságot, hogy igazítsa ki ezt a költséget.

(454) A Bizottság elemezte ezeket az állításokat, és arra megállapította, hogy azok helytállóak. Ezért az alákínálásra és az áron aluli értékesítésre vonatkozó számításokat ennek megfelelően kiigazította. Mivel ezek a korrekciók vállalatspecifikus érzékeny adatokra vonatkoztak, azokat csak az érintett vállalatokkal közölte újra.

(455) Az új alákínálási különbözetek, beleértve a mintában szereplő együttműködő kínai exportőröktől érkező behozatal terméktípusonkénti, CIF-szinten számított súlyozott átlagárainak a fenti (392) preambulumbekezdésben ismertetett változásait is, a 3. kategória esetében 10,2 % és 39,2 % között mozogtak, 34,7 %-os átlagos alákínálási különbözet mellett. A 2. kategória szegmensében a Bizottság nem állapított meg alákínálást a mintában szereplő kínai exportáló gyártók esetében. Az átlagos súlyozott alákínálási különbözet (a 2. és a 3. kategória együttvéve) elérte a 19 %-ot.

(456) A termékkel kapcsolatos észrevételek megtételére nyitva álló határidő lejárta után és a mintában szereplő uniós gyártók ellenőrzését követően benyújtott észrevételeiben a CRIA előadta, hogy a termékkód jelenlegi formájában nem alkalmas az ideiglenes használatra szánt tartalék gumiabroncsok és a pótkocsikhoz használt gumi légabroncsok azonosítására, annak ellenére sem, hogy a két említett típus jelentősen olcsóbb, mint a hasonló paraméterekkel rendelkező szabványos gumi légabroncsok. A CRIA ezért azzal érvelt, hogy a termékkód e konkrét terméktípusok tekintetében nem biztosította az Unióba irányuló kínai behozatal árainak és az uniós gazdasági ágazat belföldi értékesítési árainak tisztességes összehasonlítását, aminek következtében az értékelés pontatlan.

(457) A vizsgálat megállapította, hogy a mintában szereplő kínai exportáló gyártók a vizsgálati időszak alatt nem exportáltak pótkocsikhoz használt gumi légabroncsokat. A mintában szereplő exportáló gyártók egyike ideiglenes használatra szánt tartalék gumiabroncsokat exportált, amelyek a mintában szereplő exportértékesítési volumen kevesebb mint 1 %-át tették ki. Az exportáló gyártó e tekintetben nem nyújtott be észrevételeket, és nem is kért semmilyen kiigazítást a szóban forgó gumiabroncstípusra vonatkozóan. Mindenesetre – tekintettel e gumi légabroncsok korlátozott volumenére – a Bizottság úgy ítélte meg, hogy hatásuk nem változtathatja meg a termék-összehasonlítás általános eredményét.

(458) Az érdekelt felek végső tájékoztatását követően a CRIA észrevételeket tett a fenti (457) preambulumbekezdéssel kapcsolatban, és kijelentette, hogy „a szegmentált elemzés szükségessége a felcserélhetőség hiányából, nem pedig az exportvolumenből ered". A CRIA továbbá azzal érvelt, hogy mivel a mintában szereplő exportáló gyártók egyike sem értékesített pótkocsikhoz használt gumi légabroncsokat, a Bizottság a (77) preambulumbekezdésben annak megállapításával, hogy az uniós gazdasági ágazat e konkrét terméktípusok tekintetében az indokolatlanul alacsony árú kínai behozatal által gyakorolt erős nyomás miatt veszített pozíciójából, olyan, sérelmet okozó megállapítást tett, amelyet nem támasztottak alá tényszerű bizonyítékok.

(459) A szegmentált elemzéssel kapcsolatos észrevételekkel az alábbi 4.7. szakasz foglalkozik részletesen. A (457) preambulumbekezdésben szereplő magyarázat célja annak hangsúlyozása volt, hogy a termékkód alapján végzett ár-összehasonlítást nem befolyásolta lényegesen az a tény, hogy a termékkód nem különböztette meg az állítólagosan olcsóbb, pótkocsikhoz használt gumi légabroncsokat és ideiglenes használatra szánt tartalék gumiabroncsokat. Ezenkívül a dömping tényének megállapítása a mintában szereplő exportáló gyártónak a teljes termékkörre vonatkozó ellenőrzött adatai alapján történt, és azt tényszerű bizonyítékok támasztották alá. Továbbá az a tény, hogy a mintában szereplő exportáló gyártók nem exportáltak ilyen típusú gumi légabroncsokat, nem jelenti azt, hogy más exportáló gyártók nem exportálták azokat az Unióba, és nem gyakoroltak negatív hatást az uniós gazdasági ágazat teljesítményére. A Bizottság ezért elutasította ezeket az állításokat.

(460) A Bizottság ezért arra a következtetésre jutott, hogy a kínai behozatal árai összességében (2. és 3. kategória) és külön a 3. kategória szintjén is jelentős mértékben alákínáltak az uniós gazdasági ágazatnak.

(461) Ezenkívül a kínai importáraknak az uniós gazdasági ágazat értékesítési áraival és termelési költségeivel való összehasonlítása azt mutatta, hogy a dömpingelt kínai behozatal tartós árlenyomást váltott ki. A figyelembe vett időszak teljes egészében az Unióba irányuló kínai behozatal átlagárai következetesen az uniós gazdasági ágazat értékesítési ára alatt maradtak, mind összesített átlagszinten, mind pedig külön a 3. kategória esetében (lásd a 10. és 11. táblázatot). Fontos megjegyezni, hogy a kínai importárak szintén elmaradtak az uniós gazdasági ágazat átlagos termelési egységköltségétől. 2023-ban és a vizsgálati időszakban a kínai importárak még az uniós gazdasági ágazat 3. kategóriában (vagyis a legalacsonyabb költségű szegmensben és egyben a kínai behozatal fő kategóriájában) megfigyelt termelési egységköltség alá is bezuhantak (11. táblázat). Amint azt a 4.6.3.1. szakasz kifejti, az uniós gazdasági ágazat egységköltségei mindegyik kategóriában és az időszak egészében gyorsabban növekedtek, mint értékesítési árai. Ez azt mutatja, hogy a gazdasági ágazat az alacsony árú kínai behozatal növekvő volumenéből eredő tartós árnyomás következtében nem volt képes teljes mértékben áthárítani a megnövekvő költségeket.

(462) Az érdekelt felek végső tájékoztatását követően a CRIA azzal érvelt, hogy az uniós gazdasági ágazat értékesítési árai a figyelembe vett időszak alatt az előállítási költségeik felett maradtak, ami azt mutatta, hogy nem volt olyan mértékű árerózió vagy árlenyomás, amely kárt okozhatott volna. A Kumho szerint az a tény, hogy az uniós gazdasági ágazat képes volt emelni az árait, az árlenyomás hiányát bizonyítja.

(463) E tekintetben a Bizottság megjegyezte, hogy az árlenyomás nem követeli meg, hogy az ágazat veszteséges legyen, és nem is zárja ki az áremelkedés fennállását. Az alaprendelet 3. cikkének (3) bekezdése szerinti jogi előírás egyszerűen arra vonatkozik, hogy a vizsgált behozatal megakadályozza-e „azt az áremelkedést, amely egyébként bekövetkezett volna", ami ebben az esetben pontosan meg is történt – ezt a 8. táblázat is bizonyítja, amely bemutatja, hogy az uniós gazdasági ágazat nem tudta értékesítési árát az előállítási költséghez igazítani, mivel ez utóbbi gyorsabban nőtt. A Bizottság ezért elutasította a CRIA és a Kumho állításait.

4.6. **Az uniós gazdasági ágazat gazdasági helyzete**

4.6.1. *Általános megjegyzések*

(464) A dömpingelt behozatal által az uniós gazdasági ágazatra kifejtett hatás vizsgálata az alaprendelet 3. cikkének (5) bekezdésével összhangban valamennyi olyan gazdasági mutató értékelésére kiterjedt, amely a figyelembe vett időszakban hatást gyakorolt az uniós gazdasági ágazat helyzetére.

(465) A Bizottság a (16) preambulumbekezdésben jelzett módon az uniós gazdasági ágazatot érő esetleges kár megállapítására mintavételt alkalmazott.

(466) A kár meghatározásával összefüggésben a Bizottság különbséget tett a makrogazdasági és a mikrogazdasági kármutatók között. A Bizottság a makrogazdasági mutatókat a panaszban szereplő adatok, a Tyres Europe által kitöltött makrokérdőíven szereplő adatok, valamint az Eurostat statisztikái alapján értékelte. A Tyres Europe adatai több mint 10 uniós gyártói csoportra vonatkoztak, amelyek a teljes uniós termelés több mint 90 %-át képviselték. A Bizottság a mikrogazdasági mutatókat a mintában szereplő uniós gyártók kitöltött kérdőíveiben található adatok alapján értékelte. Az uniós gazdasági ágazat gazdasági helyzete szempontjából mindkét adatcsoport reprezentatívnak bizonyult.

(467) A makrogazdasági mutatók a következők: termelés, termelési kapacitás, kapacitáskihasználás, értékesítési volumen, piaci részesedés, növekedés, foglalkoztatás, termelékenység, a dömpingkülönbözet nagysága, valamint a korábbi dömpingelt behozatal hatásaiból való felépülés.

(468) A mikrogazdasági mutatók a következők: átlagos egységár, egységköltség, munkaerőköltség, készletek, jövedelmezőség, pénzforgalom, beruházások, a beruházások megtérülése és tőkebevonási képesség.

(469) Amint azt a (425) és (426) preambulumbekezdésben már említettük, a Bizottság úgy ítélte meg, hogy az uniós piac termékkategóriák szerinti szegmentáltsága ellenére a 2.1. szakaszban meghatározott gumi légabroncsok ugyanazokkal az alapvető fizikai, kémiai és műszaki jellemzőkkel rendelkeznek, és alapvető felhasználásuk is megegyezik. Következésképpen a kár megállapítására a vizsgált termék szintjén (valamennyi termékkategóriát együttvéve) került sor. Kiemelendő, hogy a Fellebbezési Testület megállapítása szerint „ha a vizsgálatot végző hatóságok a belföldi gazdasági ágazat egy részét vizsgálják, akkor elvben hasonló módon meg kell vizsgálniuk az ágazat minden más részét, valamint az ágazat egészét is” ([177]). Mindazonáltal – tekintettel a piac szegmentált jellegére – az összesített elemzést a Bizottság lehetőség szerint termékkategóriák szerinti elemzéssel egészítette ki.

4.6.2. *Makrogazdasági mutatók*

(470) A makrogazdasági mutatókat a Bizottság a Tyres Europe kérdőívre adott ellenőrzött válaszainak felhasználásával állapította meg, az EUROPOOL adataiból származó információkat az uniós termelés nagy részét (több mint 80 %-át) képviselő uniós gyártók által szolgáltatott további információkkal kombinálva.

4.6.2.1. Termelés, termelési kapacitás és kapacitáskihasználás

(471) A Bizottság az uniós termelést a Tyres Europe által bejelentett uniós értékesítések és az Eurostat adatain alapuló exportértékesítések összeadásával állapította meg, az értéket kiigazítva az uniós termelés nagy többségét képviselő uniós gyártók által jelentett készletváltozásokkal. A készletkiigazítás a figyelembe vett időszakban a teljes termelési szint 1 %-a alatt volt.

(472) A Bizottság a kapacitáskihasználást az uniós termelés nagy többségét képviselő uniós gyártók által szolgáltatott adatok alapján állapította meg, a termelési kapacitást pedig a termelés és a kapacitáskihasználás hányadosa alapján becsülte meg.

(473) A becslések szerinti teljes uniós termelés, termelési kapacitás és kapacitáskihasználás a figyelembe vett időszakban a következőképpen alakult:

5. táblázat

Termelés, termelési kapacitás és kapacitáskihasználás

	2021	2022	2023	Vizsgálati időszak (2024)
Termelési mennyiség (darab)	272 217 031	264 910 073	252 553 303	251 768 971
Index	*100*	*97*	*93*	*92*

([177]) WT/DS184/AB/R, 2001.8.22., „United States – Anti-dumping Measures on Certain Hot-Rolled Steel Products from Japan” (Egyesült Államok – Japánból származó, egyes melegen hengerelt acéltermékekre vonatkozó dömpingellenes intézkedések), 204. pont.

	2021	2022	2023	Vizsgálati időszak (2024)
Termelési kapacitás (darabszám)	315 079 224	308 084 155	305 842 283	302 027 262
Index	*100*	*98*	*97*	*96*
Kapacitáskihasználás (%)	86	86	83	83
Index	*100*	*100*	*97*	*97*

Forrás: Tyres Europe – ellenőrzött kitöltött makrokérdőív, Eurostat Comext.

(474) Az uniós termelés a figyelembe vett időszak alatt évről évre fokozatosan csökkent. A növekvő piacon (lásd a 2. táblázatot) az uniós termelés összességében 8 %-kal, vagyis mintegy 20 millió gumi légabronccsal esett vissza.

(475) A termelési kapacitás is csökkent a figyelembe vett időszak alatt, jóllehet valamivel fokozatosabban. Összességében a figyelembe vett időszak alatt a termelési kapacitás mintegy 13 millió gumi légabronccsal esett vissza, ami 4 %-os csökkenésnek felel meg.

(476) Következésképpen a kapacitáskihasználás 3 százalékponttal csökkent: a figyelembe vett időszak első felében mért 86 %-ról a második felében megfigyelt 83 %-ra esett vissza. Ez az uniós gazdasági ágazat arra irányuló erőfeszítéseit tükrözi, hogy fenntartsa a kapacitáskihasználás általánosan elfogadható szintjét azáltal, hogy a csökkenő értékesítésekre reagálva kiigazítja a termelési kapacitást és a termelési kibocsátást (lásd a 6. táblázatot).

4.6.2.2. Értékesítési mennyiség és piaci részesedés

(477) A Bizottság az uniós értékesítést úgy állapította meg, hogy az uniós behozatalt (3. táblázat) kivonta az uniós felhasználásból (2. táblázat). Az uniós gazdasági ágazat értékesítési mennyisége és piaci részesedése a következőképpen alakult a figyelembe vett időszakban:

6. táblázat

Értékesítési volumen és piaci részesedés

	2021	2022	2023	Vizsgálati időszak (2024)
Az uniós piacon értékesített összmennyiség (darab)	185 445 689	180 034 202	176 741 595	178 640 551
Index	*100*	*97*	*95*	*96*
Piaci részesedés (%)	60	57	57	53
Index	*100*	*95*	*95*	*88*

Forrás: Tyres Europe – ellenőrzött kitöltött makrokérdőív, Eurostat Comext.

(478) Az uniós gazdasági ágazat értékesítési volumene a figyelembe vett időszak egészében folyamatosan csökkent; a vizsgálati időszakban kismértékben megnőtt, de továbbra is a 2021. évi szint alatt maradt. Összességében az értékesítési volumen mintegy 7 millió gumi légabronccsal esett vissza – ami 4 %-os csökkenésnek felel meg – szemben az uniós felhasználással, amely a figyelembe vett időszakban 8 %-kal bővült (lásd a 2. táblázatot).

(479) Tekintettel az uniós piac növekedésére, az értékesítési volumen e csökkenése az uniós gazdasági ágazat piaci részesedésének jelentős – a 2021. évi 60 %-ról a 2024-ben észlelt 53 %-ra történő – csökkenését eredményezte, ami 12 %-os visszaesést jelent.

4.6.2.3. Növekedés

(480) Bár a figyelembe vett időszakban az uniós felhasználás mintegy 25 millió gumi légabronccsal növekedett meg, az uniós gazdasági ágazat nem tudta kihasználni ezt a pozitív trendet. Ehelyett az értékesítési volumene mintegy 7 millió gumi légabronccsal esett vissza, és 7 százalékpontot veszített piaci részesedéséből. Ugyanakkor az Unióba irányuló kínai behozatal volumene folyamatosan, mintegy 35 millió gumi légabronccsal nőtt, megszerezve az uniós gazdasági ágazat elvesztett piaci részesedését (lásd a 2. és 3. táblázatot).

4.6.2.4. Foglalkoztatás és termelékenység

(481) A foglalkoztatás és a termelékenység a következőképpen alakult a figyelembe vett időszakban:

7. táblázat

Foglalkoztatás és termelékenység

	2021	2022	2023	Vizsgálati időszak (2024)
Alkalmazottak létszáma (teljes munkaidős egyenérték)	84 714	83 705	81 903	80 194
Index	*100*	*99*	*97*	*95*
Termelékenység (darab/teljes munkaidős egyenérték)	3 213	3 165	3 084	3 139
Index	*100*	*99*	*96*	*98*

Forrás: Tyres Europe – ellenőrzött kitöltött makrokérdőív.

(482) A figyelembe vett időszakban a foglalkoztatás 5 %-kal csökkent, azaz követte a termelésben megmutatkozó trendeket. Ez a csökkenés mintegy 4 500 teljes munkaidős egyenértéknek megfelelő uniós munkahely megszűnésével ekvivalens.

(483) A termelékenység 2021 és 2023 között fokozatosan csökkent, a vizsgálati időszakban pedig enyhén megnövekedett. A figyelembe vett időszakban összességében 2 %-kal csökkent.

4.6.2.5. A dömpingkülönbözet nagysága és a korábbi dömpingelt behozatal hatásaiból való felépülés

(484) Minden dömpingkülönbözet jóval nagyobb volt a csekély mértékű dömpingkülönbözetet meghatározó küszöbértéknél. Figyelembe véve az érintett országokból származó behozatal volumenét és árait, a tényleges dömpingkülönbözetek jelentős hatást gyakoroltak az uniós gazdasági ágazatra.

(485) Az érintett termékkel kapcsolatban ez az első dömpingellenes vizsgálat. Ebből adódóan az esetleges korábbi dömping hatásainak értékeléséhez nem álltak rendelkezésre adatok.

4.6.3. *Mikrogazdasági mutatók*

4.6.3.1. Árak és az árakat befolyásoló tényezők

(486) A mintában szereplő uniós gyártók által az Unióban a független vevők felé felszámított értékesítési egységárak súlyozott átlaga a következőképpen alakult a figyelembe vett időszakban:

8. táblázat

Értékesítési árak az Unióban és termelési egységköltség

	2021	2022	2023	Vizsgálati időszak (2024)
Átlagos értékesítési egységár az Unióban (EUR/gumi légabroncs)	54,1	62,0	64,9	62,4

	2021	2022	2023	Vizsgálati időszak (2024)
Index	*100*	*115*	*120*	*115*
Termelési egységköltség (EUR/gumi légabroncs)	46,1	54,1	57,8	57,5
Index	*100*	*117*	*125*	*125*

Forrás: a mintában szereplő uniós gyártók által a kérdőívre adott ellenőrzött válaszok.

(487) Az uniós gyártók átlagos értékesítési egységára először 2022-ben 15 %-kal, 2023-ban pedig 20 %-kal nőtt a figyelembe vett időszak kezdetétől. A vizsgálati időszakban az átlagár visszaesett a 2022. évi árszintre, de összességében a 2021. évi szint felett maradt, 15 %-os növekedést produkálva, ami gumi légabroncsonként közel 8 EUR összegű növekedésnek felel meg.

(488) Amint azt a 4. táblázat mutatja, az Unióba irányuló kínai behozatal átlagárai – főként a 3. kategóriába tartozó gumi légabroncsok esetében – következetesen az uniós gazdasági ágazat árai alatt maradtak ugyanezen időszak egészében.

(489) A figyelembe vett időszakban az uniós termelési költség az értékesítési áraknál nagyobb mértékben, 25 %-kal nőtt, ami gumi légabroncsonként átlagosan 11 EUR összegnek felel meg. A jelentős költségnövekedés főként az energia- és munkaerőköltségek, valamint egyes nyersanyagárak emelkedésének tudható be. Tekintettel a termelési mennyiség csökkenésére, az állandó költségek – például az értékcsökkenés és az egységenkénti gyártási általános költségek – is növekedtek.

(490) Amint az a fenti trendekből kitűnik, az előállítási költségek növekedési üteme meghaladta az értékesítési árak növekedésének ütemét, ami azt jelenti, hogy az uniós gazdasági ágazat árlenyomást szenvedett el, és nem tudta teljes mértékben megjeleníteni költségnövekedését az értékesítési árakban.

(491) Sor került a kategóriánkénti bontásban történő külön elemzésre, melynek összefoglalása az alábbiakban olvasható.

9. táblázat

Értékesítési árak az Unióban és termelési költség – 1. kategória

	2021	2022	2023	Vizsgálati időszak (2024)
Átlagos értékesítési egységár az Unióban (EUR/gumi légabroncs)	65,8	73,5	74,4	71,5
Index	*100*	*112*	*113*	*109*
Termelési egységköltség (EUR/gumi légabroncs)	55,8	63,8	65,5	65,9
Index	*100*	*114*	*117*	*118*

Forrás: a mintában szereplő uniós gyártók által a kérdőívre adott ellenőrzött válaszok.

10. táblázat

Értékesítési árak az Unióban és termelési költség – 2. kategória

	2021	2022	2023	Vizsgálati időszak (2024)
Átlagos értékesítési egységár az Unióban (EUR/gumi légabroncs)	37,9	44,5	47,5	45,3

	2021	2022	2023	Vizsgálati időszak (2024)
Index	*100*	*117*	*125*	*120*
Termelési egységköltség (EUR/ gumi légabroncs)	31,3	36,8	41,2	39,4
Index	*100*	*118*	*132*	*126*

Forrás: a mintában szereplő uniós gyártók által a kérdőívre adott ellenőrzött válaszok.

11. táblázat

Értékesítési árak az Unióban és termelési költség – 3. kategória

	2021	2022	2023	Vizsgálati időszak (2024)
Átlagos értékesítési egységár az Unióban (EUR/gumi légabroncs)	29,1	35,0	37,1	36,1
Index	*100*	*120*	*127*	*124*
Termelési egységköltség (EUR/ gumi légabroncs)	26,4	33,1	37,8	35,4
Index	*100*	*126*	*144*	*134*

Forrás: a mintában szereplő uniós gyártók által a kérdőívre adott ellenőrzött válaszok.

(492) Amint az a fenti táblázatokból kitűnik, az egyes kategóriákban külön-külön is az összesített szinten megfigyelthez hasonló trendek mutatkoznak meg.

(493) Az értékesítési egységárak 2021 és 2023 között minden kategóriában emelkedtek, majd a vizsgálati időszakban kismértékben csökkentek. Az árak összességében az 1. kategóriában 9 %-kal, a 2. kategóriában 20 %-kal, a 3. kategóriában pedig 24 %-kal emelkedtek. Összehasonlításképpen: az Unióba irányuló kínai behozatal árai folyamatosan az uniós gazdasági ágazat árai alatt maradtak valamennyi termékkategóriában, amint azt a (461) preambulumbekezdésben már kifejtettük.

(494) Az uniós gazdasági ágazat termelési egységköltségében hasonló trendek mutatkoztak meg, mint a 2. és a 3. kategória értékesítési áraiban: nevezetesen 2021 és 2023 között nőttek, majd a vizsgálati időszakban kismértékben csökkentek. A figyelembe vett időszak minden évében és minden termékkategóriában az egységköltség növekedésének üteme meghaladta az értékesítési egységár növekedésének ütemét, ami az összesített szinten megfigyelt trendet támasztja alá.

4.6.3.2. Munkaerőköltség

(495) A mintában szereplő uniós gyártók átlagos munkaerőköltsége a következőképpen alakult a figyelembe vett időszakban:

12. táblázat

Alkalmazottankénti átlagos munkaerőköltség

	2021	2022	2023	Vizsgálati időszak (2024)
Alkalmazottankénti átlagos munkaerőköltség (EUR)	53 697	54 345	56 634	60 521
Index	*100*	*101*	*105*	*113*

Forrás: a mintában szereplő uniós gyártók által a kérdőívre adott ellenőrzött válaszok.

(496) Az átlagos munkaerőköltség a figyelembe vett időszak alatt évről évre fokozatosan nőtt. A teljes növekedés 13 %-ot tett ki, ami főként az uniós inflációs trendeknek tudható be. Emellett a 2024. évi növekedés az ebben az időszakban bekövetkezett elbocsátásokhoz kapcsolódó kiegészítő munkaerőköltségeket is tükrözi.

4.6.3.3. Készletek

(497) A mintában szereplő uniós gyártók készletszintje a következőképpen alakult a figyelembe vett időszakban:

13. táblázat

Készletek

	2021	2022	2023	Vizsgálati időszak (2024)
Zárókészlet (darab)	5 881 772	6 385 905	5 698 728	6 096 676
Index	*100*	*109*	*97*	*104*
Zárókészlet a termelés százalékában (%)	14,7	16,1	15,7	16,7

Forrás: a mintában szereplő uniós gyártók által a kérdőívre adott ellenőrzött válaszok.

(498) A készletszintek némi ingadozást mutattak a figyelembe vett időszakban, de a termelés százalékában kifejezve viszonylag stabilak maradtak, 14 % és 17 % között mozogtak. A készlet megfigyelt szintje és változása normálisnak tekinthető a gumi légabroncsok ágazata esetében. A figyelembe vett időszak alatt a zárókészletek szintje összességében 4 %-kal nőtt.

4.6.3.4. Jövedelmezőség, pénzforgalom, beruházások, a beruházások megtérülése és tőkebevonási képesség

(499) A mintában szereplő uniós gyártók jövedelmezősége, pénzforgalma, beruházásai és beruházásainak megtérülése a következőképpen alakultak a figyelembe vett időszakban:

14. táblázat

Jövedelmezőség, pénzforgalom, beruházások és a beruházások megtérülése

	2021	2022	2023	Vizsgálati időszak (2024)
Az Unióban a független vevők részére végrehajtott értékesítések jövedelmezősége (az értékesítési árbevétel százalékában)	14,8	12,8	11,0	8,0
Index	*100*	*86*	*74*	*54*
Pénzforgalom (EUR)	455 834 373	382 313 353	580 698 485	715 878 931
Index	*100*	*84*	*127*	*157*
Beruházások (EUR)	86 997 702	135 635 952	146 344 830	225 146 035
Index	*100*	*156*	*168*	*259*

	2021	2022	2023	Vizsgálati időszak (2024)
A beruházások megtérülése (%)	64,6	67,4	83,7	82,2
Index	*100*	*104*	*130*	*127*

Forrás: a mintában szereplő uniós gyártók által a kérdőívre adott ellenőrzött válaszok.

(500) A Bizottság a mintában szereplő uniós gyártók jövedelmezőségét úgy állapította meg, hogy a hasonló termék független vevők részére végrehajtott uniós értékesítéseiből származó adózás előtti nettó nyereséget kifejezte az értékesítési árbevétel százalékában.

(501) A jövedelmezőségben (valamennyi kategóriát együttvéve) egyértelműen csökkenő trend volt megfigyelhető a figyelembe vett időszak alatt. Összességében a jövedelmezőség a 2021. évi 14,8 %-ról a vizsgálati időszakban 8 %-ra esett vissza; ez 6,8 százalékpontos, azaz 46 %-os csökkenésnek felel meg, amely jelentősnek tekinthető.

(502) A nettó pénzforgalom az uniós gyártók önfinanszírozó képességét jelzi. A nettó pénzforgalom trendje pozitívan alakult: 2022-ben csökkenés volt tapasztalható, majd a figyelembe vett időszak végéig növekedés zajlott. Összességében a pénzforgalmi helyzet 57 %-kal javult.

(503) A beruházások a figyelembe vett időszak alatt jelentősen, összességében 159 %-kal nőttek; a legnagyobb, 54 %-os éves növekedés 2023 és 2024 között, a figyelembe vett időszak végén következett be. Abszolút értelemben a beruházások 2024-ben elérték a 225 millió EUR-t, ami a gumi légabroncsok gyártásához használt állóeszközök egynegyedének megfelelő, jelentős összegnek tekinthető. Bár az uniós gazdasági ágazat csökkentette kapacitását, a fenntarthatóság biztosítása érdekében beruházott gyártó berendezéseinek korszerűsítésébe is.

(504) A CRIA előadta, hogy a jelentős beruházások bizonyítják a kár hiányát, amint azt a Bizottság más korábbi vizsgálatok ([178]) során megállapította.

(505) Először is fontos kiemelni, hogy a CRIA által hivatkozott ügyekben nem csupán a beruházások, hanem több kármutató kombinációja alapján jutott a Bizottság arra a következtetésre, hogy a kár nem áll fenn. Emellett az uniós gazdasági ágazat által a figyelembe vett időszakban és különösen 2024-ben végrehajtott beruházások magas szintjét a dömpingelt kínai behozatal által támasztott fokozott versennyel összefüggésben kell vizsgálni, amely a közelmúltban és a közeljövőben üzemek bezárásához vezetett, illetve fog vezetni, valamint azzal összefüggésben, hogy a fennmaradó gyártóüzemeket át kell alakítani és korszerűsíteni kell, mégpedig úgy, hogy a kiváló minőségű, prémium abroncstermékek irányában mozduljanak el, biztosítandó az uniós gazdasági ágazat vezető szerepét és életképességét legalább a magasabb szegmensekben (különösen az 1. kategóriában). A kapacitás csökkenésével összefüggésben és fenntarthatóságának biztosítása érdekében az uniós gazdasági ágazatnak nem volt más választása, mint hogy továbbra is beruházzon az új technológiákba és lecserélje a berendezéseket annak érdekében, hogy azokra a termékekre helyezze a hangsúlyt, amelyek esetében kevésbé intenzíven tapasztalt tisztességtelen versenyt.

(506) A gyártóüzemek korszerűsítésére az érdekelt felek – különösen a Deldo és az Interpneu – több beadványában is hivatkoztak. A Deldo és az Interpneu beadványukban – bizonyos mértékben ellentmondásosan – azzal érveltek, hogy a kár valójában az uniós gazdasági ágazat által a nagyobb hatékonyság és versenyképesség érdekében viselt magas beruházási költségeknek tudható be, nem pedig a kínai behozatalnak. Ezek a felek azonban nem támasztották alá állításukat arra vonatkozóan, hogy a magas beruházási költségek hogyan befolyásolják az uniós gazdasági ágazat által elszenvedett kárt. A Bizottság ezért elutasítja azt az állítást, miszerint a kár a magas beruházási költségeknek tudható be.

([178]) A Bizottság (EU) 2023/1159 végrehajtási rendelete (2023. június 13.) a Kínai Népköztársaságból származó okoumé rétegelt lemez behozatalára vonatkozó végleges dömpingellenes vámnak az (EU) 2016/1036 európai parlamenti és tanácsi rendelet 11. cikkének (2) bekezdése szerinti hatályvesztési felülvizsgálatot követő kivetéséről (HL L 153., 2023.6.14., 3. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1159/oj), (173) és (178) preambulumbekezdés; valamint a Bizottság (EU) 2018/931 végrehajtási rendelete (2018. június 28.) az Indiából és a Kínai Népköztársaságból származó oxálsav behozatalára vonatkozó végleges dömpingellenes vámnak az (EU) 2016/1036 európai parlamenti és tanácsi rendelet 11. cikkének (2) bekezdése szerinti hatályvesztési felülvizsgálatot követő kivetéséről (HL L 165., 2018.7.2., 13. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2018/931/oj), (121) és (129) preambulumbekezdés.

(507) A beruházások megtérülése a beruházások könyv szerinti nettó értékének (vagyis az előállításhoz kapcsolódó összes állóeszközöknek) százalékában kifejezett nyereség (a termelés során felhasznált állóeszközök összessége). Ez a pénzügyi mutató szintén kedvezően alakult: a figyelembe vett időszakban évről évre fokozatosan nőtt, összességében 27 %-ot emelkedve.

(508) A Bizottság elvégezte a jövedelmezőség kategóriák szerinti bontásban történő egyedi elemzését is. Tekintettel arra, hogy minden kategóriát ugyanazon a gyártósorokon lehet gyártani, és a gépeket nem bizonyos meghatározott kategóriák gyártására jelölték ki, az uniós gazdasági ágazatnak nem állt módjában kategóriák szerinti érdemi bontásban megadni az e szakaszban elemzett egyéb pénzügyi mutatókat.

15. táblázat

Jövedelmezőség (1., 2. és 3. kategória)

	2021	2022	2023	Vizsgálati időszak (2024)
Az Unióban a független vevők részére végrehajtott értékesítések jövedelmezősége (az értékesítési árbevétel százalékában) – 1. kategória	15,1	13,2	12,0	7,9
Index	*100*	*87*	*79*	*52*
Az Unióban a független vevők részére végrehajtott értékesítések jövedelmezősége (az értékesítési árbevétel százalékában) – 2. kategória	17,6	17,3	13,4	13,0
Index	*100*	*98*	*76*	*74*
Az Unióban a független vevők részére végrehajtott értékesítések jövedelmezősége (az értékesítési árbevétel százalékában) – 3. kategória	9,4 %	5,7 %	– 2,0 %	2,1 %
Index	*100*	*60*	*– 21*	*22*

Forrás: a mintában szereplő uniós gyártók által a kérdőívre adott ellenőrzött válaszok.

(509) Amint az a 15. táblázatból látható, a jövedelmezőség minden kategóriában csökkent a figyelembe vett időszakban, ami a termékek vonatkozásában az összesített szinten megfigyelt trendet támasztja alá (lásd a 14. táblázatot).

(510) A csúcskategóriát képviselő 1. kategória szegmensében a jövedelmezőség a figyelembe vett időszakban mindvégig folyamatosan csökkent, és a 2021. évi 15,1 %-ról a vizsgálati időszakban 7,9 %-ra esett vissza. Más szóval a jövedelmezőség csaknem a felére esett vissza (48 %-kal csökkent).

(511) A 2. kategória szegmensére mérsékeltebb csökkenés volt jellemző: a 2021. évi egészséges 17,6 %-os szintről a vizsgálati időszakban összességében 26 %-kal csökkent, azaz 13 %-ra esett vissza.

(512) Nem meglepő módon a jövedelmezőség a 3. kategória szegmensében romlott a legszembetűnőbben, vagyis abban a szegmensben, ahová a dömpingelt kínai behozatal volumenének nagy része irányul. Ebben a szegmensben az uniós gazdasági ágazat – a 2021-es év kivételével – nem tudott életképes nyereségszintet elérni. Konkrétabban: a jövedelmezőség 2022-ben 9,4 %-ról 5,7 %-ra esett vissza, 2023-ban pedig még negatívba is fordult (–2 %). A vizsgálati időszak alatt a jövedelmezőség valamelyest helyreállt, azaz 2,1 %-ra nőtt, de még így is jelentősen elmaradt a 2021. évi szinttől.

4.7. **A kárra vonatkozó következtetés**

(513) Amint az a 3. táblázatból kitűnik, a figyelembe vett időszak alatt az Unióba érkező kínai behozatal volumene 62 %-kal, azaz mintegy 35 millió gumi légabronccsal nőtt meg. Ugyanebben az időszakban az Unióba érkező kínai behozatal ára 12 %-kal emelkedett meg (lásd a 4. táblázatot), ami szerény növekedést jelent az uniós piaci árak alakulásához, nevezetesen az egyéb harmadik országokból érkező behozatal áraihoz képest (+26 %, amint azt a 17. táblázat mutatja), valamint az uniós gazdasági ágazat már amúgy is jóval magasabb áraihoz képest (+15 %, amint azt a 8. táblázat mutatja).

(514) Az uniós gazdasági ágazat nem tudta kihasználni a növekvő uniós felhasználás előnyeit: termelési volumene 20 millió, értékesítési volumene 7 millió gumi légabronccsal csökkent. Hét százalékpontot veszített piaci részesedéséből, amely 60 %-ról 53 %-ra szűkült. Az uniós gazdasági ágazat kapacitása 4 %-kal csökkent, a kapacitáskihasználás pedig 86 %-ról 83 %-ra esett vissza. A foglalkoztatás a figyelembe vett időszak alatt fokozatosan, összességében 5 %-kal csökkent, ami mintegy 4 500 teljes munkaidős egyenértéknek megfelelő munkahely elvesztését jelenti. A termelékenység is csökkent, mégpedig 2 %-kal.

(515) A figyelembe vett időszak alatt az uniós gazdasági ágazat átlagos termelési egységköltsége (valamennyi kategóriát egybevéve) 25 %-kal nőtt, ami egy darab gumi légabroncsra vetítve körülbelül 11 EUR-nak felel meg, míg átlagos értékesítési árai az Unióban csak 15 %-kal emelkedtek, ami egy darab gumi légabroncsra vetítve kevesebb 8 EUR-nak felel meg. Más szóval az uniós gazdasági ágazat nem tudta áthárítani költségnövekedését a vevőire. Ugyanezek a trendek figyelhetők meg az alacsonyabb szinten, vagyis a kategóriák szintjén is. Következésképpen az uniós gazdasági ágazat jövedelmezősége csökkent mind az összesített szinten (–46 %), mind pedig külön-külön az egyes kategóriákban (–48 % az 1. kategóriában, –26 % a 2. kategóriában és –78 % a 3. kategóriában).

(516) Míg néhány kármutató – a pénzforgalom, a beruházások és a beruházások megtérülése – kapcsán stabil vagy növekvő trend volt megfigyelhető (lásd a 14. táblázatot), a gazdasági ágazat általános állapota szempontjából e mutatók nem meghatározóak. Nevezetesen a beruházások növekedése jelen ügyben a kedvezőtlen feltételekre adott stratégiai válasznak (gyors átszervezés és kiigazítás) minősül, nem pedig az (503) preambulumbekezdésben ismertetett, az egészséges bővülő gazdasági ágazat bizonyítékának. Hasonlóképpen, a beruházások megtérülésének javulása nem működési erőt tükröz, hanem azt mutatja, hogy az ágazat strukturálisan kiszorul az alacsonyabb kategóriájú szegmensekből – ahol az ágazat már nem tud versenyezni az árak terén – és az 1. kategóriájú termékek felé mozdul, ahol az árverseny kevésbé súlyos. A megtérülés pusztán azért javul, mert az 1. kategóriába tartozó termékek ára (és így árrése is) magasabb, nem pedig azért, mert az ágazat mögöttes teljesítménye javult. Ezenkívül a cash flow a számviteli gyakorlatok (pl. a karbantartás elhalasztása, a nem pénzbeli értékcsökkenés) eredménye is lehet, nem feltétlenül a közvetlen versenypiaci teljesítményt tükrözi. Ez azt jelenti, hogy e mutatók ideiglenesen stabilak maradhatnak abban az esetben is, ha az olyan alapvető működési mutatók, mint például az értékesítési volumen, az árak és a jövedelmezőség már romlanak a kárt okozó dömping következtében.

(517) Összegezve: a legtöbb kármutató – mint például a termelés, a kapacitás, a kapacitáskihasználás, az értékesítési mennyiség, a piaci részesedés, a foglalkoztatás, a jövedelmezőség és a termelékenység – egyértelműen negatív trendet mutatott a figyelembe vett időszak alatt. A negatív trendeket megerősítette a kategóriánkénti költség-, ár- és jövedelmezőségi elemzés, amely az értékesítési árnál nagyobb költségnövekedést mutatott, ami azt jelenti, hogy a jövedelmezőség minden kategóriában visszaesett, és a 3. kategória gazdaságilag életképtelenné vált a Kínából érkező behozatal volumenének növekedését tapasztaló uniós gazdasági ágazat számára. A kárról alkotott általános kép holisztikus értékelése azt mutatja, hogy az említett kedvezőtlen fejlemények felülmúlják a korlátozott pozitív jeleket (amelyek a pénzforgalom és a beruházások megtérülése tekintetében mutatkoznak meg), és alátámasztják a jelentős kár megállapítását.

(518) Egyes felek, a Deldo és az Interpneu, a Giti csoport és a CRIA előadták, hogy az uniós gazdasági ágazatot – különösen az 1. kategória és a 2. kategória szegmensében – nem érte kár. Nevezetesen a Deldo és az Interpneu azzal érvelt, hogy az uniós gazdasági ágazatot nem érte jelentős kár, és az uniós gyártók egyes legnagyobb csoportjainak nyilvánosan hozzáférhető 2024. évi pénzügyi kimutatásaiban feltüntetett jó pénzügyi eredményekre hivatkozott. A szóban forgó felek előadták továbbá, hogy az értékesítési volumen kategóriánkénti megoszlásának ismerete nélkül nem volt mód megfelelő kárelemzés végzésére.

(519) A Bizottság megjegyezte, hogy az uniós gyártók egyes csoportjainak nyilvánosan hozzáférhető pénzügyi kimutatásai nem kizárólag a vizsgált termékre vagy az uniós piacon történő értékesítésekre vonatkoznak, és ennek következtében nem cáfolják a kárra vonatkozó ténymegállapításokat.

(520) A kategóriánkénti értékesítési volumenre vonatkozó információkat tartalmazó kárelemzés iránti kérelmet illetően a Bizottság a szóban forgó információkat a 16. táblázatban adta meg, amely a mintában szereplő uniós gyártók ellenőrzött adatain alapuló összefoglalót tartalmaz. Az uniós gazdasági ágazat esetében a 2. és a 3. kategóriában megmutatkozó csökkenő értékesítési trendek elemzése egyértelműen jelzi a Kínából érkező dömpingelt behozatal által gyakorolt versenykényszert.

16. táblázat

Az uniós gazdasági ágazat értékesítési volumenének kategóriák szerinti megoszlása (%)

	2021	2022	2023	Vizsgálati időszak (2024)
1. kategória	64	66	71	70
2. kategória	18	16	15	16
3. kategória	18	18	14	14
Összesen	100	100	100	100

Forrás: a mintában szereplő uniós gyártók által a kérdőívre adott ellenőrzött válaszok.

(521) Továbbá – amint azt a (469) preambulumbekezdés kifejti – a vizsgálat arra a következtetésre jutott, hogy a vizsgálatot és a kárértékelést a teljes termékkörre vonatkozóan (valamennyi kategóriára nézve) helyén való elvégezni, lehetőség szerint részletesebb, termékkategória-szintű elemzéssel egészítve ki azt. Amint azt a 9., 10., 11. és 15. táblázat mutatja, a kategóriák szintjén rendelkezésre álló adatok az értékesítési volumennek a 16. táblázat szerinti megoszlásával együtt megerősítették az összesített szinten megállapított kárt. A (425) és a (426) preambulumbekezdésben említettek szerint a Bizottság megállapította, hogy a kategóriák versengenek egymással. Ennek eredményeként az alacsony árú, túlnyomórészt a 3. kategóriába tartozó kínai behozatal az uniós gazdasági ágazatot a felső szegmensek felé kényszeríti, de az árnyomás miatt ezekben a szegmensekben is a volumenek és a jövedelmezőség csökkenése tapasztalható. Ezt az árnyomást az indokolja, hogy még ha a különböző kategóriák közötti árkülönbséget bizonyos mértékig a felső kategóriák magasabb minőségi és teljesítményszabványai indokolnák is, minél nagyobb lenne a 3. kategória és a felső szegmensek közötti árkülönbség, annál több vevő váltana alacsonyabb szegmensekre. Ennek megfelelően a dömpingelt kínai behozatal nem csupán kárt okoz annak a szegmensnek, amelyen belül közvetlen versenyben áll, hanem egyúttal torzítja is a vásárlási magatartást a piac egészében, és minden kategóriában leszorítja az Unióban gyártott abroncsok iránti keresletet és azok árait. Ez még inkább igaz, ha figyelembe vesszük azt a tényt, hogy a 2. vagy 3. kategóriába tartozó termékek bizonyos műszaki paraméterek tekintetében hasonló teljesítményt nyújtanak, mint a magasabb kategóriákba tartozó termékek. A Bizottság ezért elutasította az uniós gazdasági ágazatot ért kár hiányára vonatkozó állításokat.

(522) Az érdekelt felek végső tájékoztatását követően a GITI csoport egyetértett azzal, hogy az uniós gazdasági ágazatot jelentős kár érte a túlnyomórészt 3. kategóriába tartozó kínai behozatal miatt, azonban azt állította, hogy ez a kár a 3. kategóriára (azaz az uniós gazdasági ágazat értékesítéseinek 14 %-ára) korlátozódott, és teljes mértékben szegmentált kárelemzés nélkül nem extrapolálható a többi uniós értékesítésre, azaz az 1. és a 2. kategóriára. A GITI csoport a Fellebbezési Testület által a „Kína – nagy teljesítményű, varrat nélküli rozsdamentes acélcsövek (Japán)" ügyben ([179]) tett ténymegállapításokra hivatkozott, de nem szolgált további részletekkel a nyilvános észrevételeiben. A GITI csoport szerint az 1. és a 2. kategóriát külön vizsgálva nem állapítható meg kár. E tekintetben a GITI csoport azzal érvelt, hogy az 1. kategória jövedelmezőségének visszaesése ellentmondott a beruházásokra és a beruházások megtérülésére ugyanezen időszak alatt jellemző tendenciáknak, és semmi esetre sem tudható be a túlnyomórészt 3. kategóriába tartozó kínai behozatalnak, tekintettel a 3. kategória és az 1. kategória közötti korlátozott közvetlen versenyre. A GITI csoport azt állította, hogy az 1. kategória jövedelmezősége az exportvolumen csökkenése és az egységköltség ebből eredő növekedése miatt csökkent. A 2. kategória esetében a GITI csoport úgy ítélte meg, hogy a Bizottság nem elemezte, milyen mértékben okozhatta a nyereség csökkenését az eredeti berendezések értékesítése felé való elmozdulás. A GITI csoport azzal érvelt továbbá, hogy mivel a 2. kategóriában nem került megállapításra alákínálás, a Bizottság azáltal, hogy az alákínálásra vonatkozó ténymegállapításait extrapolálta az értékesítéseinek 14 %-áról a többi részére, megsértette az alaprendelet 3. cikkének (2) és (3) bekezdése szerinti kötelezettségeit, miszerint az árhatásokat tárgyilagos vizsgálat és egyértelmű bizonyítékok alapján kell megállapítania. Ennek eredményeként a GITI csoport azt állította, hogy csak a 3. kategóriába tartozó kínai behozatallal szemben lehetne (adott esetben) intézkedéseket bevezetni.

([179]) A Fellebbezési Testület jelentése: Kína – A Japánból származó, nagy teljesítményű, varrat nélküli rozsdamentes acélcsövekre („HP-SSST") dömpingellenes vámokat kivető intézkedések és Kína – Az Európai Unióból származó, nagy teljesítményű, varrat nélküli rozsdamentes acélcsövekre („HP-SSST") dömpingellenes vámokat kivető intézkedések, WT/DS454/AB/R és TW/DS460/AG/R, valamint 1. kiegészítésének 5.204. pontja, amely az „Egyesült Államok – Japánból származó, egyes melegen hengerelt acéltermékekre vonatkozó dömpingellenes intézkedések" ügyre hivatkozik (WT/DS460/AB/R, 195. pont).

(523) Hasonlóképpen, a Kumho azzal érvelt, hogy a szegmentált piac szegmentált kárértékelést tesz szükségessé, valamint hogy a kár a 3. kategóriára korlátozódott, és nem extrapolálható a teljes uniós gazdasági ágazatra, amely értékesítéseinek 86 %-át az 1. és a 2. kategóriában bonyolította le. A Kumho úgy ítélte meg, hogy az 1. és a 2. kategória nem mutatja a kár jeleit, mivel e két kategóriában nem állapítottak meg alákínálást, és az uniós gazdasági ágazat nyereséges maradt. A Kumho hozzátette továbbá, hogy a 2. és a 3. termékkategóriát összesítő átlagos alákínálási különbözet módszertani szempontból hibás volt, mivel nem azonos kategóriákat hasonlított össze. Végezetül a Kumho hozzátette, hogy az uniós gazdasági ágazat piaci részesedése a figyelembe vett időszak alatt 50 % felett maradt, és csak korlátozott mértékben csökkent. A Kumho egy olyan bírósági ügyre ([180]) hivatkozott, amelyben a Bíróság hasonló körülmények között megsemmisítette a végleges dömpingellenes vámokat kivető rendeletet, mivel a Bizottság nyilvánvaló hibát követett el, amikor arra a következtetésre jutott, hogy az uniós gazdasági ágazatot jelentős kár érte.

(524) A CRIA hozzátette továbbá, hogy a Bizottságnak teljes mértékben szegmentált kár- és ok-okozati elemzést kell végeznie, és egyúttal meg kell vizsgálnia az uniós gazdasági ágazat egészét is. A CRIA kijelentette, hogy a piaci részesedés csökkenését az uniós felhasználás bővülésével összefüggésben kell vizsgálni, amely nagyrészt a 3. termékkategóriára összpontosult, míg az 1. és a 2. kategória értékesítése stabil maradt. A CRIA azt állította, hogy bár a jövedelmezőség csökkent, így is pozitív maradt, és a megnövekedett beruházások fényében ez nem minősül jelentős kárnak. Végezetül a CRIA ragaszkodott ahhoz is, hogy a réspiacot kiszolgáló gumi légabroncsokból esetében további szegmentált elemzésre van szükség a felcserélhetőségük hiánya miatt, és hivatkozott a Shandong Linglong, a párhuzamosan folyamatban lévő szubvencióvizsgálat ([181]) során a mintában szereplő exportáló gyártó által szolgáltatott adatokra, amelyek alapján ezt az elemzést el lehetne végezni.

(525) A Bizottság úgy ítélte meg, hogy tekintettel a termékek helyettesíthetőségére, valamint a termékkategóriák és a különböző terméktípusok (köztük a réspiaci gumi légabroncsok) közötti versenyviszonyra – amint azt a fenti 4.3. szakasz tárgyalja –, a teljes mértékben szegmentált kár- és ok-okozati elemzés feltételei nem teljesültek. Ami a jelentős kár állítólagos hiányát illeti az 1. és a 2. kategóriában, a Bizottság emlékeztetett arra, hogy az áralákínálás és más kármutatók elemzését nem szabad elszigetelten vizsgálni, és hogy az olyan elemek, mint az árlenyomás, valamint az 1. és a 2. kategória jövedelmezőségének alakulása egyértelműen jelentős kárra utalnak a növekvő kínai behozatallal összefüggésben, amely közvetlenül vagy közvetve valamennyi termékkategóriát érinti (a kategóriák közötti verseny miatt). Ezenkívül a GITI azon érve, amely a beruházások megtérülésének alakulását az uniós gazdasági ágazat 1. kategóriabeli teljesítményével hasonlítja össze, nem fogadható el, mivel különböző adatkészletekhez kapcsolódó információkra támaszkodott (valamennyi kategória, illetve csak az 1. kategória). Hasonlóképpen el kellett utasítani azt az állítást, hogy az 1. kategória teljesítményének romlása az exporttel-jesítmény csökkenésével függött össze. Bár az exportvolumen valóban csökkent, a Bizottság megállapította, hogy az exportárak jelentősen emelkedtek a figyelembe vett időszak alatt (+ 39 %), amint azt a 18. táblázat is mutatja. Ez a növekedés sokkal jelentősebb volt, mint az uniós piacon ugyanebben az időszakban megfigyelt növekedés (+ 15 %, lásd a 8. táblázatban). A Bizottság ezért arra a következtetésre jutott, hogy az exportvolumen csökkenését nagyrészt ellensúlyozta az árak emelkedése, és az nem állt összefüggésben az 1. kategóriabeli teljesítmény alakulásával. Mindenesetre az exportteljesítmény valamennyi termékkategóriára vonatkozik, míg a GITI csak az 1. kategóriában nyújtott teljesítményre hivatkozott. Az eredeti berendezések értékesítése felé való elmozdulásra vonatkozó spekulatív állítást a Bizottság alátámasztó bizonyítékok hiányában elutasította.

(526) Hasonlóképpen, e felek azon érvelése, miszerint az uniós gazdasági ágazat által a 3. kategóriában elszenvedett kár nem extrapolálható a többi értékesítésre az alákínálásnak a 2. és az 1. kategóriában fennálló hiánya miatt, figyelmen kívül hagyta az árlenyomás összes kategóriában való megállapítását. Az alaprendelet 3. cikkének (3) bekezdése az árlenyomást is a dömpingelt kivitel árhatásának érvényes mutatójaként ismeri el, amely valamennyi termékkategóriában megfigyelhető volt, amint az a fenti 4.6.3.1. szakaszban és az (521) preambulumbekezdésben látható. Az összesített alákínálási különbözet érvényességére vonatkozó állításra válaszul a Bizottság megjegyezte, hogy így is biztosította a termékmegfeleltetést, és azt kiegészítő jelzésként, nem pedig a termékkategóriák szintjén történő ár-összehasonlítás helyettesítéseként adta meg. Ami a jövedelmezőségi szintet és a piaci részesedést illeti, a Bizottság megjegyezte, hogy a gazdasági teljesítmény megítéléséhez ezeket a mutatókat tendenciáik, nem pedig abszolút szintjük alapján kell vizsgálni. Az, hogy a tendenciáik egyértelmű romlást

([180]) A Bíróság 2021. február 4-i, a Eurocylinder systems AG ügyben hozott ítélete (C-324/19. sz., ECLI:EU:C:2021:94) 49. és 50. pontja.

([181]) Értesítés a Kínai Népköztársaságból származó, személygépkocsihoz, autóbuszhoz vagy tehergépjárműhöz használt, legfeljebb 121 terhelési indexszel rendelkező, új, gumi légabroncsok behozatalára vonatkozó szubvencióellenes eljárás megindításáról (HL C, C/2025/5924, 2025.11.6., ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2025/5924/oj).

mutattak (az összes termékkategóriára vonatkozó jövedelmezőség esetében), kárra utaló jelnek minősültek. A Bizottság mindazonáltal úgy ítélte meg, hogy a vizsgálati időszakban elért 8 %-os átlagos jövedelmezőség nem elegendő egy olyan tőkeigényes ágazat esetében, mint például az abroncságazat, és nem éri el a megállapított nyereségcélt. Ami a piaci részesedést illeti, a fenti 6. táblázatban látható 10 százalékpontos veszteség szintén jelentős kárra utaló jel. Ezenkívül a CRIA azon állítása, miszerint az uniós felhasználás növekedése a 3. termékkategóriára korlátozódott, nem volt megalapozott, és azt nem erősítette meg a vizsgálat sem, amely azt mutatta, hogy az uniós gazdasági ágazat növelni tudta (bár korlátozott mértékben) az értékesítési volumenét a magasabb termékkategóriákban (lásd a fenti 16. táblázatot). A Bizottság ezért elutasította a GITI csoport, a Kumho és a CRIA állításait.

(527) A fentiek alapján a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy az uniós gazdasági ágazatot jelentős kár érte az alaprendelet 3. cikkének (5) bekezdése értelmében.

5. OK-OKOZATI ÖSSZEFÜGGÉS

(528) Az alaprendelet 3. cikkének (6) bekezdésével összhangban a Bizottság megvizsgálta, hogy az érintett országból érkező dömpingelt behozatal okozott-e jelentős kárt az uniós gazdasági ágazatnak. A Bizottság emellett az alaprendelet 3. cikkének (7) bekezdésével összhangban azt is megvizsgálta, hogy ezzel egy időben más ismert tényezők okozhattak-e kárt az uniós gazdasági ágazatnak. A Bizottság gondoskodott arról, hogy az érintett országból érkező dömpingelt behozatalon kívüli egyéb tényezők által esetlegesen okozott károkat ne a dömpingelt behozatalnak tulajdonítsa. Ezek a tényezők a következők voltak: az uniós gazdasági ágazat exportértékesítési teljesítménye; egyéb harmadik országokból az Unióba irányuló behozatal; az uniós gazdasági ágazat által behozott kínai import magas szintje és az előállítási költségek növekedése.

5.1. A dömpingelt behozatal hatásai

(529) Amint az a 4.6.2. szakasz kifejti, a kármutatók elemzése azt mutatta, hogy a növekvő uniós piacon az uniós gazdasági ágazat veszített értékesítéséből, piaci részesedéséből és termelési volumenéből, míg ugyanebben az időszakban az Unióba érkező kínai behozatal több mint 35 millió darabbal nőtt. Ennek következtében a kínai exportáló gyártóknak sikerült 18 %-ról 28 %-ra növelni piaci részesedésüket, főként az uniós gazdasági ágazat kárára, amelynek piaci részesedése 60 %-ról 53 %-ra esett vissza.

(530) A dömpingelt kínai behozatal árai a vizsgálati időszak alatt jelentősen alákínáltak az uniós gazdasági ágazat árainak. Amint az a (445) preambulumbekezdésben is szerepel, az átlagos alákínálási különbözet (a kategóriáknak való megfeleltetést biztosító összehasonlítás nyomán, amelyre vonatkozóan az értékesítési ügyletek szintjén elérhető információkra irányuló kérésre került sor) elérte a 19 %-ot. A 3. kategóriában az alákínálás átlagos mértéke még ennél is magasabb, 34,7 % volt. Továbbá, amint azt a (461) preambulumbekezdés már kifejtette, az uniós gazdasági ágazat folyamatos és növekvő mértékű árlenyomásnak volt kitéve. A figyelembe vett időszak egésze alatt az Unióba érkező kínai behozatal átlagárai folyamatosan az uniós gazdasági ágazat árai alatt maradtak, nem csupán az összes termék szintjén, hanem a 3. és a 2. kategória esetében külön-külön is. Mivel a kínai behozatal árai következetesen alacsonyabbak voltak az uniós gazdasági ágazat értékesítési árainál, a kínai behozatal folyamatos árlenyomást gyakorolt, megakadályozva ezzel, hogy az uniós gazdasági ágazat az előállítási költségek növekedésével összhangban emelhesse árait. Következésképpen az uniós gazdasági ágazat általános jövedelmezősége a teljes termékkör tekintetében egyértelműen csökkenő tendenciát mutatott, amit a kategóriák szintjén végzett elemzés is megerősített (14. és 15. táblázat).

(531) Összefoglalva: a kármutatók elemzése egyértelműen arra engedett következtetni, hogy az uniós gazdasági ágazat gazdasági helyzete romlott, és ez egybeesett a nagyon alacsony árú kínai behozatal volumenének jelentős növekedésével. A kínai exportáló gyártók árai alákínáltak az uniós gazdasági ágazat árainak, és árlenyomást gyakoroltak az uniós gazdasági ágazatra, ezáltal a kínai exportáló gyártók piaci részesedést szereztek.

(532) A CRIA, a Deldo, a GITI csoport és az Interpneu előadta, hogy ha érte is kár az uniós gazdasági ágazatot, az nem tulajdonítható a Kínából érkező behozatalnak, mivel az szinte kizárólag a 3. kategóriát érintette, amely viszont marginális szerepet játszik az uniós gazdasági ágazat teljesítményében, hiszen az uniós gazdasági ágazat a hangsúlyt a magasabb és nyereségesebb termékkategóriákra helyezte át. A CRIA és a GITI csoport ezért felkérte a Bizottságot, hogy kategóriánként végezzen ok-okozati elemzést.

(533) Amint azt a (425) és a (426) preambulumbekezdés már kifejtette, ezekre az állításokra válaszul a Bizottság megállapította, hogy az alacsonyabb kategóriákba tartozó dömpingelt gumi légabroncsok igenis gyakorolnak árlenyomást a magasabb kategóriákba tartozó gumi légabroncsokra, rontva azok jövedelmezőségét. Ezenkívül az az állítás, amely szerint a 3. kategória csak marginális szerepet játszik, figyelmen kívül hagyja a gumi légabroncsok gyártásának integrált jellegét. A különböző kategóriákba szánt gumi légabroncsokat általában ugyanazon a berendezésen gyártják, ami azt jelenti, hogy ha a termelési volumen csökken az egyik kategóriában, az más kategóriákat is érint, mivel elkerülhetetlenül hatással van a kapacitáskihasználásra, a költségek fedezésére és az általános hatékonyságra valamennyi kategóriában. Ez a kölcsönös függőség azt jelenti, hogy az egyik szegmensben jelentkező nyomás nem különíthető el, azaz nem állítható, hogy ne gyakorolna hatást az ágazat egészére. A Bizottság ezért a kárfelmérést a teljes termékkörre vonatkozóan végezte el, amelyet aztán kiegészített az egyes kármutatók kategóriák szerinti további elemzésével. Ez az elemzés megerősítette, hogy a magasabb termékkategóriákban (a 2. és az 1. kategóriában) is megállapítható volt a kár.

(534) Ezenkívül – amint azt a (425) és (426) preambulumbekezdés kifejti – a Bizottság úgy ítélte meg, hogy kategóriák között verseny zajlik, ami azt jelenti, hogy a különböző kategóriákba tartozó gumi légabroncsok valóban versengenek egymással, és következésképpen a 3. kategóriába tartozó termékek dömpingelt kínai behozatala nem csupán csak a 3. kategóriában gyakorolt árlenyomást, hanem a magasabb kategóriákban is. Ezért az ok-okozati összefüggések termékkategóriák szintjén, külön-külön történő elemzése nem volt indokolt. A Bizottság ezért elutasította ezeket az állításokat.

(535) Az érdekelt felek végső tájékoztatását követően a CRIA, a GITI csoport, a Kumho és a Shandong Yongsheng azzal érvelt, hogy az 1. kategória és a 3. kategória közötti korlátozott helyettesíthetőség és versenyátfedés miatt nincs ok-okozati összefüggés a túlnyomórészt 3. kategóriába tartozó kínai behozatal és az uniós gazdasági ágazat által elszenvedett kár között, amely gazdasági tevékenységét az 1. és a 2. kategóriára összpontosította. E tekintetben a CRIA hangsúlyozta, hogy a 3. kategóriával való jelentéktelen mértékű átfedés egyáltalán nem elegendő ahhoz, hogy versenynyomást gyakoroljon a 2. kategóriára, az 1. kategóriáról nem is beszélve. A GITI csoport hozzátette továbbá, hogy mivel az árelemzés nem felelt meg az alaprendelet 3. cikke (2) és (3) bekezdésének, nevezetesen annak, hogy azt a fenti (522) preambulumbekezdésben kifejtettek szerint tárgyilagos vizsgálat és egyértelmű bizonyítékok alapján kell megállapítani, a teljes ok-okozati elemzés megalapozottsága sérült. A Shandong Yongsheng azzal érvelt továbbá, hogy az a tény, hogy az uniós gazdasági ágazat továbbra is képes volt emelni árait és nyereséges maradt, szintén annak egészséges helyzetét bizonyítja, ezért a kínai behozatal árhatását nyilvánvalóan túlbecsülte a Bizottság.

(536) A felcserélhetőségre, a termékkategóriák közötti versenyre és az árelemzésre vonatkozó állításokat a Bizottság a fenti 4.3. és 4.7. szakaszban már részletesen cáfolta, következésképpen a dömpingelt kínai behozatal és az uniós gazdasági ágazat által elszenvedett kár közötti ok-okozati összefüggést vitató érveket a Bizottság elutasította. A Bizottság ezért fenntartotta a kínai dömpingelt behozatal és az uniós gazdasági ágazatot ért kár közötti ok-okozati összefüggésre vonatkozó következtetését.

5.2. **Egyéb tényezők hatásai**

5.2.1. *Behozatal a harmadik országokból*

(537) Az egyéb harmadik országokból érkező behozatal volumene a következőképpen alakult a figyelembe vett időszakban:

17. táblázat

Egyéb harmadik országokból érkező behozatal (gumi légabroncs, darabszám)

Ország		2021	2022	2023	Vizsgálati időszak (2024)
Dél-Korea	Mennyiség (darabszám)	13 763 494	16 571 153	14 635 104	19 365 770
	Index	*100*	*120*	*106*	*141*
	Piaci részesedés (%)	4	5	5	6
	Átlagár	45,9	53,5	55,7	57,0
	Index	*100*	*117*	*121*	*124*

Ország		2021	2022	2023	Vizsgálati időszak (2024)
Törökország	Mennyiség (darabszám)	11 677 022	12 866 097	11 644 406	11 475 348
	Index	*100*	*110*	*100*	*98*
	Piaci részesedés (%)	4	4	4	3
	Átlagár	40,74	47,05	53,84	52,13
	Index	*100*	*116*	*132*	*128*
Szerbia	Mennyiség (darabszám)	8 129 672	8 656 664	8 295 019	9 956 224
	Index	*100*	*106*	*102*	*122*
	Piaci részesedés (%)	3	3	3	3
	Átlagár	32,10	40,06	43,31	42,66
	Index	*100*	*125*	*135*	*133*
A világ többi része Kína kivételével	Mennyiség (darabszám)	34 865 261	31 413 055	21 839 531	23 506 414
	Index	*100*	*90*	*63*	*67*
	Piaci részesedés (%)	11	10	7	7
	Átlagár	47,62	54,52	62,12	61,46
	Index	*100*	*115*	*130*	*129*
Kína kivételével valamennyi harmadik ország összesen	Mennyiség (darabszám)	68 435 449	69 506 969	56 414 060	64 303 756
	Index	*100*	*102*	*82*	*94*
	Piaci részesedés (%)	22	22	18	19
	Átlagár	44,25	51,09	55,98	55,54
	Index	*100*	*115*	*127*	*126*

Forrás: Eurostat.

(538) A figyelembe vett időszak egésze alatt a kínai behozatal volumene messze meghaladta a bármely más exportáló országból érkező behozatal volumenét. Mi több, 2023-tól kezdődően a csak a Kínából érkező behozatal nagyobb volumenű volt, mint az összes többi országból érkező behozatal együttesen véve.

(539) A Kínán kívüli összes többi országból érkező behozatal teljes volumene mintegy 4 millió darabbal esett vissza a figyelembe vett időszak alatt, piaci részesedése pedig 22 %-ról 19 %-ra szűkült a figyelembe vett időszakban. A Bizottság nem rendelkezik információkkal az Unióba egyéb harmadik országokból érkező behozatal kategóriák szerinti megoszlásáról, de az mindenesetre ismert, hogy a 3. és a 2. kategória esetében a harmadik országokból érkező behozatal átlagos árszintje a figyelembe vett időszakban jóval meghaladta az uniós gazdasági ágazat átlagárait. Ezenkívül a kínai árak alakulásával ellentétben a harmadik országokba irányuló kivitel áremelkedésének mértéke nagyjából összhangban volt az uniós gazdasági ágazat költségnövekedésének mértékével, így nem volt valószínű, hogy leszorította volna az uniós gazdasági ágazat árait.

(540) A fenti adatok alapján a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a Kínától eltérő harmadik országokból érkező behozatal sem a volumen, sem az árak tekintetében nem okozott kárt az uniós gazdasági ágazatnak.

5.3. **Az uniós gazdasági ágazat exportteljesítménye**

(541) A figyelembe vett időszak alatt az uniós gyártók kivitele mennyiség és átlagár tekintetében a következőképpen alakult:

18. táblázat

Az uniós gyártók exportteljesítménye (gumi légabroncs, darabszám)

	2021	2022	2023	Vizsgálati időszak (2024)
Exportvolumen (darab)	84 931 094	83 323 695	77 955 961	74 399 154
Index	*100*	*98*	*92*	*88*
Átlagár (EUR/darab)	56,9	69,2	75,4	78,8
Index	*100*	*122*	*133*	*139*

Forrás: Eurostat és a mintában szereplő uniós gyártók ellenőrzött visszaküldött kérdőívei.

(542) Az Eurostat adatai szerint a figyelembe vett időszakban az exportvolumen 12 %-kal, azaz mintegy 10 millió darabbal csökkent. Ezt a csökkenést az uniós gazdasági ágazat termelésének általános csökkenésével összefüggésben kell vizsgálni, amely ennek kétszerese volt, azaz 20 millió gumi légabroncs. Az export átlagos árszintje azonban folyamatosan nőtt az előállítási költségek alakulásával összhangban, arányait tekintve pedig nagyobb mértékben, mint az uniós gazdasági ágazat által az Unióban érvényesített értékesítési ár. Az árak e tendenciájára tekintettel a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy az exporttevékenység nem gyengíthette a dömpingelt behozatal és a megállapított kár közötti ok-okozati összefüggést.

5.4. **A termelési költségek növekedése**

(543) A CRIA, a Deldo, a GITI csoport, a Guangzhou Jiachi Tire Co Ltd (a továbbiakban: Jiachi) és az Interpneu előadta, hogy az uniós gazdasági ágazat gazdasági helyzetének esetleges romlása az uniós termelési költségek általános növekedésének tudható be, különös tekintettel az energia- és munkaerőköltségekre, valamint egyes nyersanyagok (például a szintetikus gumi és a korom) árára, amelyek esetében az uniós gyártóknak Oroszország helyett alternatív beszállítókat kellett találniuk.

(544) Amint azt a 4.6.3.1. szakasz és a 11. táblázat már említette, a termelési egységköltség valóban nőtt a figyelembe vett időszakban. Fontos megjegyezni, hogy a vizsgálat azt is megállapította, hogy az alacsony árú dömpingelt kínai behozatal által gyakorolt agresszív árlenyomás miatt az uniós gazdasági ágazat nem tudta értékesítési árait a költségek említett alakulásával összhangban emelni. E tekintetben az is nagyon sokatmondó, hogy – amint az a 4. táblázatban látható és a (443) preambulumbekezdésben kifejtésre került – a kínai behozatal áremelkedési üteme külön-külön és együttesen is az összes többi harmadik országé alatt maradt (17. táblázat). Ez az agresszív árazási

magatartás volt a fő oka annak, hogy az uniós gazdasági ágazat nem tudta árait a költségnövekedéshez igazítani, ami viszont a jövedelmezőség csökkenéséhez vezetett. A (489) preambulumbekezdésben említett költségnövekedés részben a termelés visszaeséséből eredő magasabb állandó költségeknek, például az értékcsökkenésnek és az egységenkénti általános költségeknek volt betudható. A termelési volumen e csökkenése viszont nagyrészt a dömpingelt behozatal jelenlétének következménye volt. Rendes piaci viszonyok mellett a gazdasági szereplők általában átháríthatják költségnövekedésüket anélkül, hogy teljes mértékben viselniük kellene a magasabb állandó költségek hatását, különös tekintettel azokra a költségelemekre, amelyek nem ágazatspecifikusak (energia és munkaerő), és más iparágakat/ágazatokat is érintenek.

(545) Ezért a fentiek alapján a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy bár az előállítási költségek növekedése hozzájárulhatott az uniós gazdasági ágazat által tapasztalt gazdasági nehézségekhez, nem gyengítette a dömpingelt kínai behozatal és az elszenvedett kár közötti ok-okozati összefüggést.

(546) Az érdekelt felek végső tájékoztatását követően a CRIA, a Kumho és a Shandong Yongsheng megismételte azt az állítását, hogy a kárt elsősorban az infláció és a növekvő energiaköltségek okozták. E tekintetben a Kumho azt állította, hogy költségelemzésében a Bizottság nem foglalkozott az energiaválság, valamint az európai energia- és fenntarthatósági politikák hatásával. A Kumho szerint a Bizottság nem támasztotta alá azon ténymegállapításait sem, amelyek szerint az uniós gazdasági ágazat a kínai behozatal árazási magatartása miatt nem tudta áthárítani a költségnövekedést a vevőire. Ehelyett, mivel a jövedelmezőség csökkenése összhangban állt a költségnövekedéssel, a Kumho arra a következtetésre jutott, hogy a jövedelmezőség csökkenésében tükröződő kár a költségnövekedésnek tudható be. A Shandong Yongsheng azt is előadta továbbá, hogy a megnövekedett termelési költségek kétségtelenül kárt okoztak az uniós gazdasági ágazatnak.

(547) A Bizottság úgy ítélte meg, hogy ezek az érvek vagy megalapozatlanok voltak, vagy nem vitatták tényszerűen a fenti (544) és (545) preambulumbekezdésben foglalt elemzést és következtetéseket. A Bizottság már megerősítette, hogy elemezte a termelési költségek növekedésének hatását, az energiaköltségeket is beleértve. Az a tény, hogy a jövedelmezőség csökkenése egybeesett a költségnövekedéssel, önmagában nem jelenti azt, hogy az ennek tudható be, vagy hogy a költségnövekedés(ek) a kár kizárólagos oka(i). Ennek az elemzésnek csak az ártendenciákkal együtt van értelme, amelyek egyértelműen azt mutatják, hogy ugyanebben az időszakban az értékesítési árak emelkedésének mértéke valamennyi termékkategóriában következetesen elmaradt a költségnövekedés mértékétől, ami gyakorlatilag megtestesíti az árlenyomás fogalmát. E tekintetben a Bizottság megjegyezte, hogy az uniós gazdasági ágazat által elért értékesítésiár-növekedés még szerényebbnek tekinthető a CRIA által említett inflációs nyomás fényében, ami tovább erősíti azt az érvet, hogy az uniós gazdasági ágazat nem rendes piaci viszonyok mellett, hanem inkább árlenyomás mellett működött. Az exportpiaci árak 18. táblázatban bemutatott alakulása szintén alátámasztja ezt az érvelést. Ennek alapján a Bizottság elutasította állításaikat.

5.5. **Az ágazat saját magának történő károkozása: beruházások és saját behozatal Kínából**

(548) Több fél előadta, hogy az uniós gazdasági ágazat által elszenvedett kár – ha valóban bekövetkezett ilyen kár – az uniós gazdasági ágazat üzleti döntéseinek, különösen a magas beruházási költségeknek és az uniós gazdasági ágazat Kínából származó saját importja nagy volumenének tudható be.

(549) A CRIA, a Deldo, a GITI csoport és az Interpneu előadta, hogy az uniós gazdasági ágazat nyereségének esetleges csökkenése annak tudható be, hogy magasak azok a beruházási költségek, amelyek az 1. kategóriába tartozó termékekre összpontosító üzemekben a termelés javítását és az automatizálást célozzák. Az érdekelt felek különböző újságcikkekre és a főbb uniós gyártók által a végrehajtott vagy tervezett beruházási tevékenységeikkel kapcsolatban tett bejelentésekre hivatkoztak.

(550) A Deldo és az Interpneu előadta továbbá, hogy az uniós gazdasági ágazatot ért kárt részben maga az uniós gazdasági ágazat okozta azáltal, hogy a figyelembe vett időszak alatt növelte az érintett termék Kínából érkező behozatalát. A Deldo és az Interpneu ezzel állításával kapcsolatban a panasz 10. mellékletére hivatkozott, amely szerint a figyelembe vett időszak alatt 237 %-os növekedés következett be.

(551) Amint azt a 4.6.3.4. szakaszban már kifejtettük, a Bizottság véleménye szerint a beruházások magas szintje inkább következmény, semmint a kár oka volt. Amint arra maguk az érdekelt felek helyesen rámutattak, ezekre a beruházásokra azért volt szükség, hogy alkalmazkodni lehessen a megváltozott piaci helyzethez, nevezetesen a növekvő volumenű dömpingelt kínai behozatalhoz. Az uniós gazdasági ágazatnak nem volt más választása, mint hogy növelje azokat a beruházásokat, melyek a termelési hatékonyság javítását, valamint a termékportfóliónak és az üzemi létesítményeknek a magasabb, ugyanakkor a tisztességtelen kínai behozatal által negatívan befolyásolt szegmenshez való hozzáigazítását célozták. Ezenkívül a Bizottság ezeket az állításokat spekulatívnak és megalapozatlannak találta. Az érdekelt felek nem bizonyították olyan beruházás meglétét, amely gazdaságilag indokolatlan lett volna. A Bizottság ezért elutasította ezt a felvetést.

(552) Azt az állítást illetően, miszerint az érintett terméknek Kínából érkező és az uniós gazdasági ágazat általi behozatala megnövekedett, a Bizottság úgy ítélte meg, hogy – tekintettel az összességében alacsony volumenre (amely a vizsgálati időszakban az Unióba irányuló teljes kínai behozatali volumen kevesebb mint 1 %-át tette ki) – a növekedés üteme nem gyakorolhatott jelentős hatást. A Bizottság ezért arra a következtetésre jutott, hogy az ügyben nem áll rendelkezésre olyan adat, amely arra utalna, hogy az uniós gazdasági ágazat által behozott kínai import volumene és/vagy tendenciája kárt okozna az uniós gazdasági ágazatnak, nem is beszélve arról, hogy megszüntetné a dömpingelt kínai behozatal és az uniós gazdasági ágazat által elszenvedett kár között megállapított ok-okozati összefüggést.

(553) Az érdekelt felek végső tájékoztatását követően a CRIA megismételte azt az állítást, hogy a jövedelmezőség csökkenésének fő oka a beruházások jelentős mértéke volt. A CRIA szerint e beruházások időzítésére tekintettel (a beruházások mértékének legjelentősebb növekedése már 2022-ben bekövetkezett, amikor a jövedelmezőség még 12,8 %-on állt) ezeket a beruházásokat nem lehetett a kínai behozatalra reagáló intézkedésként értelmezni. A CRIA hozzátette, hogy ehelyett a beruházások az Unióban érvényes szigorú környezetvédelmi követelményeknek tudhatók be. A Shandong Yongsheng egyetértett azzal, hogy bizonyára a túlzott mértékű beruházások szolgálnak magyarázatként az 1. kategória jövedelmezőségének csökkenésére – a magasabb értékcsökkenési költségek révén –, nem pedig a 3. kategóriába tartozó kínai behozatal. A Kumho és a CRIA egyaránt azzal érvelt, hogy a kárt a jelentős beruházások okozták, amelyek az uniós gazdasági ágazat azon stratégiai döntéséből fakadtak, hogy a nyereségesebb piaci szegmensekre (például az 1. és a 2. kategóriára) helyezze a nagyobb hangsúlyt. Ezért mindketten vitatták a Bizottság azon értékelését, amely szerint a magasabb termékkategóriákra való összpontosítás a kínai behozatal következménye volt, és azzal érveltek, hogy ehelyett tudatos és gazdaságilag megalapozott üzleti döntésről volt szó. Ezt a nézetet a Személygépkocsi- és Könnyűtehergépjármű-importőrök Koalíciója is osztotta.

(554) A CRIA azt is előadta, hogy a Bizottság nem értékelte korábbi beadványát, nevezetesen azt, hogy a kár valójában a 3. kategóriába tartozó uniós gumi légabroncsok rossz minőségének tudható be. Ennek alátámasztására a CRIA benyújtotta a vizsgálati eredmények listáját, amelyen számos olyan uniós márka szerepelt, amelyek nem feleltek meg a különböző biztonsági vizsgálatokon.

(555) Ami a beruházásokra vonatkozó állításokat illeti, a Bizottság az (505) és (516) preambulumbekezdésben már kifejtette, hogy az üzembezárásokkal összefüggésben, valamint a termelés szükséges átszervezésének és átalakításának keretében valósultak meg – ezt a megállapítást nem cáfolja sem az időzítésük, sem a növekedési ütemük, amely a CRIA állításával ellentétben egyébként is a legmagasabb szintet érte el a vizsgálati időszakban. Ezenkívül a vizsgálat kimutatta, hogy a CRIA állításával ellentétben a mintában szereplő uniós gyártóknál – ahol ilyen információk rendelkezésre álltak – a környezetvédelem területén végrehajtott beruházások a figyelembe vett időszakban kevesebb mint 6 %-ot tettek ki. Az uniós gazdasági ágazat 3. termékkategóriából való önkéntes kilépésére vonatkozó állításokkal kapcsolatban a Bizottság megjegyezte, hogy ezek az állítások – amellett, hogy megalapozatlanok – látszólag figyelmen kívül hagyják e változás fő mögöttes okát, nevezetesen a dömpingelt kínai behozatal által teremtett fenntarthatatlan piaci viszonyokat. Teszik mindezt annak ellenére, hogy ugyanezen beadványokban ugyanezek a felek elismerték, hogy a 3. kategóriába tartozó kínai behozatal kárt okozott az uniós gazdasági ágazatnak.

(556) Ami az uniós gazdasági ágazat 3. kategóriába tartozó gumiabroncsainak rossz minőségére vonatkozó állítást illeti, a CRIA által előterjesztett sikertelen vizsgálatok a 3. és a 2. kategóriába tartozó márkákat egyaránt érintik, ami még inkább megerősít két nagyon fontos megállapítást. Először is, hogy a 3. és a 2. kategóriába tartozó gumi légabroncsok minőségi szempontjai (amelyek a vizsgálati eredményekben is tükröződnek) átfedik egymást, másodszor pedig, hogy mind a 3., mind a 2. kategóriába tartozó abroncsok számára kihívást jelentenek a jól teljesítő kínai alternatívák. A Bizottság ezért elutasította a CRIA, a Kumho és a Shandong Yongsheng állításait.

5.6. **Az ok-okozati összefüggésre vonatkozó következtetés**

(557) A Bizottság valódi és lényeges ok-okozati összefüggést állapított meg az uniós gazdasági ágazat által elszenvedett kár és a Kínából érkező dömpingelt behozatal volumenének ugrásszerű megnövekedése között.

(558) A Kínából érkező alacsony árú behozatal figyelembe vett időszak alatti növekvő volumene által az uniós gazdasági ágazatra gyakorolt együttes volumen- és árnyomás miatt az uniós gazdasági ágazat nem tudta a maga javára fordítani az uniós felhasználás növekedését. Ennek következtében a kínai exportáló gyártók az uniós gazdasági ágazat kárára szereztek piaci részesedést. Ezenkívül az árlenyomás miatt az uniós gazdasági ágazat nem tudta árait a termelési költségek növekedésével összhangban emelni.

(559) Az áralákínálás termékkategóriák szintjén történő értékelése szintén megerősítette a fenti elemzést. Az átlagos kínai importár valamennyi termékkategóriában – még a 3. kategóriában is – az uniós gazdasági ágazat átlagos értékesítési ára alatt maradt, ami megerősíti az uniós gazdasági ágazatra nehezedő lefelé irányuló nyomást.

(560) A Bizottság megkülönböztette és elválasztotta egymástól az uniós gazdasági ágazat helyzetét befolyásoló összes ismert tényező hatásait és a dömpingelt behozatal káros hatásait. Megállapítást nyert, hogy az egyéb azonosított tényezők (nevezetesen a harmadik országokból érkező behozatal, az uniós gazdasági ágazat exportteljesítménye, a termelési költségek és a beruházások, valamint a saját behozatal alakulása) az uniós gazdasági ágazat negatív fejleményeire (például a termelés, az értékesítési volumen és a piaci részesedés visszaesésére, valamint a jövedelmezőség csökkenésére) elhanyagolható hatással volt vagy egyáltalán nem volt hatással.

(561) A fentiek alapján a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a Kínából érkező dömpingelt behozatal jelentős kárt okozott az uniós gazdasági ágazatnak, és az egyéb tényezők – akár külön-külön, akár együttesen vizsgálva – nem gyengítették a jelentős kár és a dömpingelt behozatal közötti ok-okozati összefüggést.

6. AZ INTÉZKEDÉSEK SZINTJE

(562) Az intézkedések szintjének meghatározásához a Bizottság megvizsgálta, hogy a dömpingkülönbözetnél alacsonyabb vám elegendő-e a dömpingelt behozatal által az uniós gazdasági ágazatnak okozott kár megszüntetéséhez.

6.1. Kárkülönbözet

(563) A kár megszűnne, ha az uniós gazdasági ágazat az alaprendelet 7. cikkének (2c) és (2d) bekezdése értelmében képes lenne egy meghatározott irányáron értékesíteni, és ezáltal elérne egy meghatározott nyereségcélt.

(564) Az alaprendelet 7. cikkének (2c) bekezdésével összhangban a Bizottság a nyereségcél megállapítása során figyelembe vette: a vizsgált országból érkező behozatal megnövekedése előtti jövedelmezőséget, a költségek, a beruházások, a K+F, valamint az innováció teljes költségének fedezéséhez szükséges jövedelmezőséget, valamint azt a jövedelmezőséget, amelyre rendes versenyfeltételek között számítani lehet. Ez a haszonkulcs nem lehet 6 %-nál kisebb.

(565) Első lépésként a Bizottság megállapította azt az alapnyereséget, amely a rendes versenyfeltételek mellett fedezi a teljes költséget. Egyéb rendelkezésre álló adatok hiányában a Bizottság a nyereségcélt az uniós gazdasági ágazat haszonkulcsában határozta meg a hasonló termék uniós piacon 2021-ben (a vizsgálati időszak első évében) történő értékesítése tekintetében. Jóllehet 2021-ben a kínai behozatal már jelen volt az uniós piacon, piaci részesedése (18 %) ekkor volt a legalacsonyabb a figyelembe vett időszakban, és átlagos értékesítési ára (27 EUR/gumi légabroncs) az uniós gazdasági ágazatéhoz hasonló tartományban volt (a 3. kategória szegmensében 29 EUR/gumi légabroncs). Abban az évben a haszonkulcsot átlagosan 14,8 %-ban, az 1. kategória esetében 15,1 %-ban, a 2. kategória esetében 17,6 %-ban, a 3. kategória esetében pedig 9,4 %-ban állapították meg.

(566) A GITI csoport előadta, hogy a 2021-es év nem volt megfelelő év a nyereségcél szempontjából, tekintettel a Kínában bevezetett lezárások és a tengeri kereskedelem zavarai miatt elért mesterségesen magas nyereségrátákra. Állításának alátámasztására a GITI csoport több dömpingellenes vizsgálatra hivatkozott, amelyekben a Bizottság e megfontolások alapján utasította el a 2021. évi nyereségszintek figyelembe vételét; ilyenek voltak például a puhafa rétegelt lemezekkel és gyertyákkal kapcsolatos vizsgálatok ([182]).

([182]) A Bizottság (EU) 2025/2219 végrehajtási rendelete (2025. november 3.) a Brazil Szövetségi Köztársaságból származó puhafa rétegelt lemez behozatalára vonatkozó ideiglenes dömpingellenes vám kivetéséről (HL L, 2025/2219, 2025.11.4., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/2219/oj) (194) preambulumbekezdés, valamint a Bizottság (EU) 2025/1732 végrehajtási rendelete (2025. augusztus 13.) a Kínai Népköztársaságból származó gyertyák, mécsesek és hasonlók behozatalára vonatkozó ideiglenes dömpingellenes vám kivetéséről (HL L, 2025/1732, 2025.8.14., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/1732/oj) (321) preambulumbekezdés.

(567) A Bizottság emlékeztetett arra, hogy a megfelelő nyereségcél kiválasztása eseti elemzés eredménye volt, és ágazatspecifikus paraméterektől függött. Más szóval ha egy adott vizsgálat során a célnyereség szempontjából megfelelő éveire vonatkozóan levon bizonyos következtetéseket, az nem zárja ki azt, hogy egy másik vizsgálatban a legmegfelelőbb évet válassza ki. Ennél is fontosabb, hogy a szóban forgó fél egy általános állításon és a más ügyekre való hivatkozáson kívül nem szolgáltatott bizonyítékokat vagy konkrét statisztikákat a vizsgált termékkel kapcsolatos uniós piaci helyzetre vonatkozóan azon állításának alátámasztására, miszerint a 2021-es év nem alkalmas a nyereségcél meghatározására. Az érintett termék Kínából érkező behozatalát illetően megjegyzendő, hogy sem volumene, sem árszintje nem csökkent és nem is emelkedett 2021-ben a figyelembe vett időszakot megelőző évekhez – azaz 2019-hez vagy 2020-hoz – képest, holott ez engedne arra következtetni, hogy 2021-ben fennállt olyan rendkívüli piaci körülmény, amely az uniós gazdasági ágazat számára előnyt jelentett. A kínai behozatal volumene 2019-ben mintegy 57 millió gumi légabroncs volt (mely volumen megegyezik a 2021. évi szinttel), 2020-ban pedig 55 millió. Az árszintjük 2019-ben 24,9 EUR/gumi légabroncs, 2020-ban pedig 23,8 EUR/gumi légabroncs volt. Ezért a Bizottság elutasította ezt a felvetést.

(568) Az érdekelt felek végső tájékoztatását követően a Hankook és a Kumho előadta, hogy a 2021. év nem tükrözte a piaci verseny szokásos feltételeit, és hogy a 2. kategória esetében alkalmazott nyereségcél észszerűtlenül magas volt. Ami a 2021-es évet illeti, ezek a felek azzal érveltek, hogy ez a helyreállás éve volt, amely során a Covid19 által kiváltott kijárási korlátozások és mobilitási korlátozások után erős fellendülés következett be. Ezek a felek azt is hozzátették, hogy az egyes autóbuszhoz vagy tehergépjárműhöz való gumi légabroncsok behozatalára vonatkozó dömpingellenes intézkedések hatályvesztési felülvizsgálata (a továbbiakban: a TBR-abroncsok ügye) ([183]) során maga a Bizottság is megállapította, hogy az uniós gazdasági ágazat jövedelmezősége 2021-ben kivételesen javulást mutatott. Ezek a felek azt állították továbbá, hogy a 2021. évi nyereség túlbecsült lehetett, mivel azt az évet befolyásolta a félvezetőhiány, amely negatív hatást gyakorolt az eredeti berendezések értékesítésére, ez pedig növelhette az átlagosan nyereségesebb cserealkatrész-értékesítések arányát. A 2021. év kivételes jellegének bizonyítása érdekében ezek a felek az Eurostat NACE-nómenklatúrájának megfelelő elemére ([184]) hivatkoztak, amely sokkal szerényebb, 8–10 % közötti haszonkulcsról számolt be. Ami a Bizottság által alkalmazott nyereségcél szintjét illeti, ezek a felek azzal érveltek, hogy a Bizottság nem fejtette ki, miért volt magasabb a 2. kategória nyereségszintje, mint az 1. kategóriáé, és hogy a 2. kategória haszonkulcsa mindenképpen észszerűtlenül magas volt a Michelin és a Pirelli – két vezető uniós gumiabroncsgyártó – nyilvánosan hozzáférhető pénzügyi kimutatásaiban foglalt EBIT-különbözetek fényében. Végezetül ezek a felek azt javasolták, hogy mivel a vizsgálati időszakban a 2. kategóriában nem történt alákínálás, a Bizottságnak az uniós gazdasági ágazat által az említett időszakban elért nyereséget, azaz a 2. kategória esetében 13 %-ot kellene használnia nyereségcélként.

(569) A 2021. évet illetően a Bizottság úgy ítélte meg, hogy nem megalapozott az az állítás, miszerint az rendkívüli vagy kivételes jövedelmezőséget eredményezett az uniós gazdasági ágazat számára. A 2021-es évben valóban helyreállás következett be a Covid19 miatti lezárások és korlátozások során tapasztalt rekordszintű visszaesés után, ezek a felek azonban nem terjesztettek elő bizonyítékot annak igazolására, hogy az idei normalizálódáson túlmenően valóban rendkívüli túlértékelést eredményezett volna ez az év. Hasonlóképpen, e felek állításaival ellentétben a TBR-abroncsok ügye nem azt állapította meg, hogy 2021-et kivételesen vagy észszerűtlenül magas nyereség jellemezte, hanem azt, hogy a nyereség a 2019-es szint után helyreállt, és a figyelembe vett időszakban (2019–2023) volt a legmagasabb. A Bizottság nem tekintette a NACE-ágazaton alapuló statisztikákat az e konkrét ágazat nyereségcéljának megállapítására szolgáló jobb viszonyítási alapnak, mivel azok sokkal szélesebb ágazatra vonatkoznak – kiterjednek például az újrafutózókra is, amelyek kétségkívül lényegesen alacsonyabb haszonkulccsal működnek. Ezenkívül ugyanezek a NACE-szintű statisztikák 2020-ban nem mutattak jövedelmezőségi visszaesést, ami ellentmondott e felek saját érvelésének. A Bizottság továbbá úgy ítélte meg, hogy a félvezetőpiac helyzetével és annak a gumiabroncsokra gyakorolt lehetséges hatásával kapcsolatos állítás spekulatív volt, és az abból levont következtetéseket nem támasztották alá bizonyítékok. Mindenesetre a félvezető-ellátás terén fennálló hiány nem jelenti automatikusan azt, hogy az uniós gazdasági ágazat által elért nyereség nőtt. Az viszont kétségtelen, hogy ezek a hiányok jelentős veszteségeket/késéseket okozhattak az eredetiberendezés-szerződések kapcsán, és ezáltal hátrányosan befolyásolhatták az uniós gazdasági ágazat általános teljesítményét. Más szóval az ügy irataiban semmi nem utalt arra, hogy ez az esemény kedvezően befolyásolta volna az uniós gazdasági ágazat átlagos jövedelmezőségét. Ami a nyereségcél szintjére és különösen a 2. kategória nyereségcéljának szintjére vonatkozó állításokat illeti, a Bizottság megjegyezte, hogy ezek a mintában szereplő uniós gyártók ellenőrzött adatain alapultak, ennélfogva nem kérdőjelezték meg őket az egyes uniós gyártók pénzügyi kimutatásaiban közzétett összesített nyereségeredmények, amelyek feltehetően lényegesen szélesebb termékkört és területi lefedettséget fogtak át. Ezenkívül a teljesség kedvéért a Bizottság megjegyezte, hogy az e felek által idézett pénzügyi eredményekben a 2021. évi nyereséget a következő megfogalmazásokkal jellemezték: a Pirelli esetében „visszatérés a megszokott szintre", a Michelin esetében pedig „visszatérés a 2019-es szintre" – mindez még inkább ellentmond annak az állításnak, hogy 2021 rendkívüli év volt ezen ágazat számára. Ami azt a tényt illeti, hogy a 2. kategória nyereségszintje magasabb volt, mint az 1. kategóriáé, a Bizottság megjegyezte, hogy először is – amint azt maguk a

([183]) (EU) 2025/58 végrehajtási rendelet, (357)–(358) preambulumbekezdés.
([184]) Gumiabroncs, gumitömlő gyártása; gumiabroncs újrafutózása, felújítása.

felek is elismerik – ennek számos észszerű gazdasági oka lehet (többek között a termékösszetétel, valamint az eredetiberendezések értékesítése a cserealkatrészek értékesítésével szemben), másodszor pedig ez nem volt hatással a vizsgálatra, hiszen az 1. kategória nyereségszintjét még csak nem is használta fel a Bizottság a kár kiszámításához, mivel a mintában szereplő exportáló gyártók ebben a kategóriában nem importáltak. Azt az állítást, hogy a 2. kategória haszonkulcsa túl magas lett volna, nem támasztották alá. A fentiek alapján a Bizottság elutasította a nyereségcélra vonatkozó állításokat.

(570) A mintában szereplő egyik uniós gyártó bizonyítékokkal szolgált arra, hogy a figyelembe vett időszakban a beruházások, a K+F és az innováció szintje normál versenyfeltételek mellett magasabb lett volna. A Bizottság ellenőrizte ezeket az információkat, és megalapozottnak találta az állítást. Annak érdekében, hogy ezt figyelembe vegye a nyereségcélban, a Bizottság kiszámította a különbséget az innovációra fordított kiadásoknak a rendes versenyfeltételek mellett felmerülő, az uniós gazdasági ágazat által megadott és a Bizottság által ellenőrzött összege, illetőleg a figyelembe vett időszakban ténylegesen felmerült összege között. Ennek alapján a Bizottság a nyereségcélt a szóban forgó gyártó esetében [1–2 %]-kal megnövelte.

(571) Az e vizsgálat keretében az alaprendelet 7. cikkének (2c) bekezdésével összhangban megállapított nyereségcél tehát 9,4 % és [18,6 %–19,6 %] között mozgott.

(572) Mindezek alapján a Bizottság az említett kategóriaspecifikus nyereségcélt a mintában szereplő uniós gyártók vizsgálati időszak alatti termelési költségének összeadására alkalmazva kiszámította a hasonló termék uniós gazdasági ágazatnak kárt nem okozó árát ([185]).

(573) Végezetül a Bizottság az alaprendelet 7. cikkének (2d) bekezdésével összhangban megvizsgálta azokat a jövőbeni költségeket, amelyek az intézkedéseknek a 11. cikk (2) bekezdése szerinti alkalmazási időszakában jelentkeznek, és amelyeket az uniós gazdasági ágazatnak viselnie kell az alaprendelet Ia. mellékletében felsorolt ILO-egyezményekből fakadóan, valamint azon többoldalú környezetvédelmi megállapodásokból és az azokhoz fűzött jegyzőkönyvekből fakadóan, amelyeknek az Unió részes fele. A mintában szereplő egyik uniós gyártó ellenőrizhető információkat szolgáltatott a vállalati nyilvántartások és előrejelzések alapján, melyek szerint a Bizottság az alaprendelet 7. cikkének (2d) bekezdésével összhangban [0,5 EUR/gumi légabroncs alatti] szén-dioxid-kibocsátási egységek beszerzéséhez kapcsolódó további megfelelési költséget adott hozzá az (572) preambulumbekezdésben meghatározott irányárhoz.

(574) A Bizottság ezt követően úgy határozta meg a kárkülönbözetet, hogy az érintett országban működő, a mintában szereplő együttműködő exportáló gyártók által alkalmazott importárnak az alákínálás-számítás céljából meghatározott súlyozott átlagos értékét összehasonlította a mintában szereplő uniós gyártók által az uniós piacon a vizsgálati időszakban értékesített hasonló termék súlyozott átlagos kárt nem okozó árával. Az ezen összehasonlítás során megállapított esetleges különbséget a Bizottság kifejezte a behozatalok CIF-alapon számított súlyozott átlagos értékének százalékában.

(575) Az érdekelt felek végső tájékoztatását követően a panaszos azt kérte, hogy az irányár kiszámításához a teljes előállítási költséget vegye figyelembe a Bizottság, az egymással kapcsolatban álló felek közötti értékesítés szintjén az uniós piacon történő értékesítések során felmerült teljes SGA-költségeket is beleértve (a szállítás nélkül). A panaszos szerint ez azért volt indokolt, mert az irányár célja annak az árnak a megállapítása, amelyen a kár megszűnik, és ennélfogva magában kell foglalnia a hasonló termék előállításával és értékesítésével összefüggő valamennyi költséget. Ennek elmulasztása esetén a Bizottság alábecsülné az irányárat, és ezáltal a kárkülönbözetet, amelynek szintjén a Hankook esetében a vámok megállapításra kerültek. A panaszos hozzátette, hogy alternatív megoldásként a Bizottságnak a 2021. évi nyereségcél szintjét ki kellene igazítania az irányárban szereplő csökkentett költségek figyelembevételével, így ugyanaz a nyereségösszeg magasabb haszonkulcsot eredményezne. Végezetül a panaszos azzal is érvelt, hogy a kárszámítást olyan mértékben kell módosítani, hogy egyes ügyletek esetében a tényleges eladási ár magasabb lett az irányárnál.

([185]) Beleértve a gyártóüzemben és/vagy a kapcsolódó székhelyen felmerült SGA-költségek összegét, attól függően, hogy hol merült fel.

(576) A Shandong Yongsheng arra kérte a Bizottságot, hogy vizsgálja felül kárszámítását, mivel a nyilvánosságra hozott számításokon, valamint a 3. kategória átlagos értékesítési árain és nyereségcélján alapuló, visszafejtett előállítási költség nem állt összhangban a Bizottság megállapításával. Emellett a Shandong Yongsheng és a CRIA arra kérte a Bizottságot, hogy a nem reprezentatív vagy negatív mennyiségű termékkódokat távolítsa el a kárszámításból. A Shandong Yongsheng arra is rámutatott, hogy az értékesítései és az uniós gazdasági ágazat értékesítései között nagyon alacsony az egyezés (a Shandong Yongsheng által értékesített 500 termékkódból csak 157 termékkód esetében áll fenn), és felszólította a Bizottságot, hogy a méltányosabb eredmény elérése érdekében terjessze ki a megfeleltetést a legközelebbi hasonló termékkódok használatával. Ezeket az állításokat a Shandong Yongsheng az érdekelt felek újabb végső tájékoztatását követően megismételte.

(577) Ami az egymással kapcsolatban álló értékesítési egységek szintjén az uniós piacon történő értékesítések során felmerült (a szállítást nem tartalmazó) teljes SGA-költségek figyelembevételét illeti, a Bizottság megjegyezte, hogy amennyiben az alaprendelet 2. cikkének (9) bekezdését analógia útján alkalmazza az exportár megállapítása céljából, ezt az árat az uniós határon kell képezni a CIF-importár alapján, a vámok és a behozatal utáni költségek hozzáadásával, valamint a kapcsolatban álló importőr SGA-költségeinek és fiktív nyereségének levonásával. Az így kapott képzett exportár tehát az uniós határon kerül meghatározásra, amely szint funkcionálisan egyenértékű a közvetlenül az első független vevőjének értékesítő uniós gyártó gyártelepi árával. Mivel az összehasonlítás mindkét elemét azonos kereskedelmi szinten kell elhelyezni, az uniós gazdasági ágazat irányárát szintén gyártelepi alapon kell megállapítani, és a fenti (572) preambulumbekezdésben kifejtettek szerint az már magában foglalta a gyártóüzemben és/vagy a kapcsolódó székhelyen érvényes SGA-költségek összegét. Ennek megfelelően nem volt indokolt az uniós gazdasági ágazat oldalán az egymással kapcsolatban álló kereskedők SGA-költségeit hozzáadni az irányár megállapításához, mivel ez az uniós gazdasági ágazat referenciaárát az uniós határon túli (downstream) kereskedelmi szintre tolta volna, és ezáltal aszimmetriát teremtett volna a képzett exportárhoz képest. Ezért ezt az érvet a Bizottság elutasította.

(578) A nyereségcél kiigazítására irányuló javaslatot illetően a Bizottság megjegyezte, hogy a nyereségcél egy, az ágazat egészére nézve reprezentatív fiktív haszonkulcs, amelyet a vizsgálat során feltárt bizonyítékok is alátámasztanak. Az az uniós gazdasági ágazat egészére nézve irányadónak tekinthető. Az irányár hasonlóképpen ágazati szintű konstrukció, amelynek célja az uniós gazdasági ágazat egészének védelme. A Bizottság ezért úgy ítélte meg, hogy nem indokolt ezt a hipotetikus árat felfelé kiigazítani annak érdekében, hogy az megfeleljen a mintában szereplő egyes gyártók tényleges árainak, akik egy adott évben bizonyos ügyletek során az említett ágazati átlag feletti árakat értek el (olyan okok miatt, mint például az egyedi termékösszetétel, a kivételes szerződési feltételek vagy a sajátos piaci viszonyok).

(579) A Shandong Yongsheng számításokkal kapcsolatos állítását illetően a Bizottság megerősítette, hogy azokat felülvizsgálta és validálta. A nem reprezentatív mennyiségű termékkódokat illetően a Bizottság megjegyezte, hogy azok az uniós gazdasági ágazat vizsgálati időszak alatti tényleges értékesítési ügyleteit tükrözték, és a hasonló termékkódok ártartományán belül voltak. Hasonlóképpen, a Bizottság a negatív mennyiségeket (az esetleges jóváírási értesítéseket vagy visszárukat) is érvényes ügyleteknek tekintette, és azokat termékkód, vállalat vagy uniós gazdasági ágazat szintjén nettósította. Végezetül a Bizottság azt is megjegyezte, hogy az egyező termékkódok aránya elérte a Shandong Yongshengs értékesítési volumenének és értékének mintegy 70 %-át, ezért kellően magasnak minősült. A fentiek alapján a Bizottság elutasította a Shandong Yongsheng és a CRIA állításait.

(580) A kár megszüntetéséhez szükséges mérték az „egyéb együttműködő vállalatok” és a „minden egyéb, az érintett országból származó behozatal” esetében ugyanúgy került meghatározásra, mint az előzőekben említett vállalatokhoz tartozó dömpingkülönbözet és behozatal (lásd a (400) és a (401) preambulumbekezdést).

(581) A (391)–(392) és a (453)–(455) preambulumbekezdésben leírtak szerint a Bizottság helyesbítette a kínai exportáló gyártók CIF-árát, valamint a „T” és a „G” vállalat adatait, és ennek során módosította a kárkülönbözeteket a Hankook csoport, a Shandong Yongsheng, az „egyéb együttműködő vállalatok” és a „minden egyéb, az érintett országból származó behozatal” esetében, amint azt az alábbi táblázat mutatja:

Vállalat	Végleges dömpingkülönbözet (%)	Végleges alulértékesítési különbözet (%)
Hankook csoport: — Chongqing Hankook Tire Co., Ltd — Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd — Hankook Tire China Co., Ltd	7,4	4,3
Shandong Yongsheng Rubber Group Co., Ltd	45,3	92,5
Egyéb együttműködő vállalatok	24,4	40,0
Minden egyéb, az érintett országból származó behozatal	45,3	92,5

(582) A jelen ügyben a panaszosok azt állították, hogy az alaprendelet 7. cikkének (2a) bekezdése értelmében nyersanyagpiaci torzulások állnak fenn. Ennek megfelelően az intézkedések megfelelő szintjére vonatkozó értékelés elvégzéséhez a Bizottság az alaprendelet 7. cikkének (2a) bekezdésével összhangban elsőként megállapította annak a vámnak az összegét, amely torzulások hiányában megszüntetné az uniós gazdasági ágazatot érő kárt. Ezt követően a Bizottság megvizsgálta, hogy a mintában szereplő exportáló gyártók dömpingkülönbözete nagyobb lenne-e kárkülönbözetüknél.

6.2. **Az uniós gazdasági ágazatot érő kár megszüntetéséhez elegendő különbözet vizsgálata**

(583) Miután megállapítást nyert, hogy a Shandong Yongsheng esetében az áron aluli értékesítés mértéke magasabb volt, mint a dömping, a nyersanyagpiaci torzulások elemzése tárgytalanná vált, mivel a kivetendő dömpingellenes vám nem lehet magasabb, mint az erre az exportáló gyártóra nézve megállapított dömpingkülönbözet.

(584) Mivel azonban a Hankook csoport esetében a dömpingkülönbözet magasabb volt az alulértékesítési különbözetnél, a Bizottság az alaprendelet 7. cikke (2a) bekezdésének megfelelően megvizsgálta, hogy az érintett termék esetében fennállnak-e torzulások a nyersanyagok tekintetében.

Nyersanyagpiaci torzulások

(585) A panaszos a panaszban elegendő bizonyítékot szolgáltatott arra vonatkozóan, hogy az alaprendelet 7. cikke (2a) bekezdésének értelmében Kínában nyersanyagpiaci torzulások állnak fenn az érintett termék tekintetében. A panaszban ismertetett bizonyítékok szerint a vizsgált termék előállítási költségének egyenként több mint 17 %-át kitevő szintetikus gumira, ipari koromra és acélkordra a Kínában az export után fizetendő héa vonatkozik.

(586) Ezért az eljárás megindításáról szóló értesítésben foglaltaknak megfelelően, az alaprendelet 7. cikke (2a) bekezdésével összhangban a Bizottság megvizsgálta az állítólagos torzulások és az alaprendelet 7. cikke (2a) bekezdésének értelmében vett bármely egyéb torzulás fennállását Kínában.

(587) A Bizottság elsőként azonosította a mintában szereplő egyes exportáló gyártók által az érintett termék előállítása során felhasznált fő nyersanyagokat. A Bizottság fő nyersanyagnak azokat a nyersanyagokat tekintette, amelyekről valószínűsíthető, hogy az érintett termék előállítási költségének legalább 17 %-át képviselik.

(588) A vizsgálat azonban megállapította, hogy a szóban forgó anyagok egyike sem tette ki a Hankook csoport termelési költségeinek 17 %-át vagy azt meghaladó részét. Erre az alaprendeletnek megfelelően, a nyersanyag 3.2.5.1. szakaszban megállapított, torzulástól mentes árai alapján került sor. Ezért az alaprendelet 7. cikkének (2a) bekezdésében foglalt feltétel nem teljesült, és a végleges dömpingellenes intézkedéseket a Bizottság az alacsonyabb vám szabálya alapján állapította meg, az alaprendelet 7. cikkének (2) bekezdésében foglaltaknak megfelelően.

7. **UNIÓS ÉRDEK**

(589) Miután az alaprendelet 7. cikke (2) bekezdésének alkalmazása mellett döntött, a Bizottság az alaprendelet 21. cikkével összhangban megvizsgálta, hogy a kárt okozó dömping megállapítása ellenére egyértelműen kijelenthető-e, hogy a jelen ügyben az intézkedések elfogadása nem szolgálja az Unió érdekét. Az uniós érdek meghatározása a különböző érintett érdekek teljes körének értékelésén alapult, beleértve az uniós gazdasági ágazat, az importőrök, a nagy- és a kiskereskedők, a felhasználók és a fogyasztók érdekét is.

7.1. **Az uniós gazdasági ágazat érdeke**

(590) Az uniós termelési volumen túlnyomó többségét képviselő uniós gyártók együttműködtek a vizsgálatban.

(591) A vizsgálat kimutatta, hogy az uniós gazdasági ágazatot jelentős kár érte, és nem tudta kihasználni a növekvő belföldi piac előnyeit, valamint nem tudta teljes mértékben áthárítani a költségnövekedést a vevőire, haszonkulcsa pedig csökkent.

(592) Ha bevezetésre kerülnek az intézkedések, valószínűleg lehetővé teszik az uniós gazdasági ágazat számára, hogy visszaszerezze a kiesett értékesítési volumen és piaci részesedés egy részét. Ezenkívül a dömpingelt kínai behozatal által gyakorolt tisztességtelen árnyomás megszüntetésével a vámok lehetővé tennék az uniós gazdasági ágazat számára, hogy a költségek alakulásával összhangban emelje értékesítési árait, és ezáltal javítsa pénzügyi helyzetét.

(593) Intézkedések hiányában – tekintettel a kínai exportáló gyártók agresszív árazási magatartására – nagy a valószínűsége annak, hogy a dömpingelt behozatal volumene növekedni fog, és az árnövekedés irányába ható további nyomást fog gyakorolni az uniós gazdasági ágazatra. Ez mind az értékesítési volumen, mind a jövedelmezőség további csökkenéséhez vezetne.

(594) A fentiek alapján a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy az ideiglenes intézkedések bevezetése egyértelműen az uniós gazdasági ágazat érdekét szolgálja.

7.2. **A független importőrök és a felhasználók érdeke**

(595) A mintavételi kérdőívet négy független importőr töltötte ki. Ezek az importőrök a vizsgálati időszakban a Kínából érkező teljes behozatal [10–15 %]-áért feleltek. Amint azt az 1.6. szakaszban már említettük, a mintában szereplő importőrök egyike sem válaszolt a kérdőívre.

(596) Egyetlen felhasználó vagy felhasználói szövetség sem válaszolt a kérdőívre, és nem nyújtott be írásbeli beadványt az uniós érdekkel kapcsolatos kérdésekben.

(597) Beadványukban két nagy importőr – a Deldo és az Interpneu – az intézkedések bevezetése ellen érvelt, azt állítva, hogy a vámok ellátási hiányhoz vezetnének, különösen a 3. kategóriában. Állításuk szerint ez az ellátási hiány kárt okozna a vállalkozásoknak (nevezetesen a személygépkocsi-gyártóknak, mivel tovább növelné a személygépkocsik árát), valamint a fogyasztóknak, akik ennek következtében késleltetnék gumi légabroncsaik cseréjét, ami pedig közúti közlekedésbiztonsági és környezetvédelmi problémákhoz vezetne. A Deldo és az Interpneu előadta továbbá, hogy a vámok további összefonódáshoz vezetnének egy olyan piacon, amely a versenyző magatartás hiánya miatt már eleve vizsgálat tárgyát képezi.

(598) Más érdekelt felek, nevezetesen a CRIA és a Hankook a fenti állítások némelyikét megismételték. Konkrétabban azzal érveltek, hogy a vámok csökkentenék a piaci hatékonyságot és a versenyt, és a költségvetési szegmensben ellátási hiányhoz vezetnének, ami aránytalanul sújtaná az árérzékenyebb ügyfeleket.

(599) Emellett számos fél előadta, hogy az egyes konkrét terméktípusokra vonatkozó intézkedések bevezetése ellentétes az uniós érdekkel, mivel az uniós gazdasági ágazat nem vagy nem elegendő mennyiségben gyártja e termékeket. Ez különösen a következőket érintette: ideiglenes gumi légabroncsok (4M Pro&Invest, CRIA, Hyundai és Hankook), pótkocsikhoz használt gumi légabroncsok (4M Pro&Invest, CRIA és Otto Just), fehér oldalfalú gumi légabroncsok (Vannetukku) és különböző egyéb réspiaci gumi légabroncsok, például a terepjárókhoz használt gumi légabroncsok, diagonál gumi légabroncsok, a veterán autókhoz használt gumi légabroncsok, a veterán járművekhez használt bizonyos márkák, a nagy sebességű pótkocsikhoz használt gumi légabroncsok, valamint a driftversenyzéshez használt semi-slick gumiabroncsok (B.I.S. Srl, Baltityre Group, Bronson Wheels AB, Edison, Gummistrada B.V, Maxxis Hellas, Pneurama Lda and VA-PA Toute Oy).

(600) A Bizottság úgy ítélte meg, hogy az említett állítások többsége meglehetősen általános és megalapozatlan. Konkrétabban: az ügyben rendelkezésre álló adatok között semmi nem támasztotta alá azt az állítást, miszerint amennyiben a személygépjármű-gyártók továbbra is Kínából importálnák gumi légabroncsaikat, nem állna módjukban a végtermékeik (személygépkocsik) árának enyhe emelkedését a vevőikre áthárítani. Ugyanígy erősen spekulatív jellegűek azok a kijelentések, miszerint a megemelkedett árak a gumi légabroncsok késedelmes cseréjéhez vezetnének, és nem nyertek megerősítést, tekintettel az ezzel kapcsolatban érvényben lévő szigorú szabályozási követelményekre és ellenőrzésekre. Végezetül, a piaci koncentrációra vonatkozó állításokat illetően a Bizottság megjegyezte, hogy jelenleg legalább 10 ismert uniós gyártó működik az uniós piacon, és a felek egyébiránt sem szolgáltattak bizonyítékot arra vonatkozóan, hogy a vámok miért eredményeznének további összefonódást. Hasonlóképpen a felek által hivatkozott folyamatban lévő vizsgálat hatálya mind az időkeretet, mind pedig a termékkört illetően eltérő a jelen vizsgálattól, és egyébiránt sem vezetett olyan konkrét megállapításokhoz, amelyek alátámasztanák azt az állítást, hogy a dömpingellenes vámok ellentétesek lennének az uniós érdekkel.

(601) Az ellátási hiányra vonatkozó állításokat illetően megjegyzendő, hogy azokat a vizsgálat nem erősítette meg. Először is, az uniós gazdasági ágazat jelentős mennyiségben gyárt 3. kategóriába tartozó gumi légabroncsokat, és képes termelési volumenének megnövelésére. Még ha az elmúlt években az uniós gazdasági ágazat veszített is értékesítési volumenéből ebben a kategóriában a kínai exportáló gyártók által kínált fenntarthatatlanul alacsony árak jelentette tisztességtelen verseny miatt, ez nem jelenti azt, hogy az árak normalizálását követően az uniós gazdasági ágazat ne lenne képes vagy hajlandó fokozni a 3. kategóriába tartozó termékek gyártását és értékesítését. Ugyanez vonatkozik az (599) preambulumbekezdésben felsorolt konkrétabb terméktípusokra is. A Bizottság megállapította, hogy e konkrét gumi légabroncsok többségét – például az ideiglenes gumi légabroncsokat, a pótkocsikhoz használt gumi légabroncsokat, a fehér oldalfalú gumi légabroncsokat, a diagonál gumi légabroncsokat és a terepjárókhoz használt professzionális gumi légabroncsokat igenis gyártotta az uniós gazdasági ágazat. Bár lehetséges, hogy egyes terméktípusok esetében az alacsony árú kínai behozatal kiszorította az uniós gazdasági ágazatot, egyik fél sem nyújtott be megalapozott állítást arra vonatkozóan, hogy a több mint 70 üzemből és Európa-szerte több mint 20 K+F központból álló uniós gazdasági ágazat ne lenne képes e speciális gumi légabroncsok bármelyikének gyártására. Ezenkívül számos alternatív ellátási forrás áll rendelkezésre, amint az a harmadik országokból származó behozatalról szóló 5.2.1. szakaszból is kitűnik.

(602) Az érdekelt felek végső tájékoztatását követően számos fél jelezte, hogy nem ért egyet az uniós érdekre vonatkozó megállapításokkal.

(603) A Hyundai előadta, hogy az uniós gazdasági ágazat nem érdekelt az ideiglenes használatra szánt tartalék gumi légabroncsok gyártásában. A Hyundai azzal érvelt, hogy még ha kicsi is ez a szegmens, akkor sem szabad figyelmen kívül hagyni – különösen a párhuzamos szubvencióellenes vizsgálat fényében, amely tovább növelheti a vámok szintjét –, és kiegyensúlyozott értékelésre szólított fel. A Hyundai szerint az a megállapítás, hogy az autógyártók képesek voltak áthárítani a vámokból eredő áremelkedéseket, elfogadhatatlan, mivel nem veszi megfelelően figyelembe az uniós polgárok érdekeit. A Hyundai úgy ítélte meg továbbá, hogy az alternatív beszerzési források rendelkezésre állása nem releváns az uniós érdek szempontjából, mivel nem támogatja az uniós gazdasági ágazatot.

(604) Az Otto Just megismételte, hogy a pótkocsikhoz használt gumi légabroncsokra kivetett vámok ellátási hiányhoz vezetnének, mivel az uniós gazdasági ágazat ezeket nem megfelelő mennyiségben és nem a kötelező előírásoknak megfelelően gyártotta.

(605) A Személygépkocsi- és Könnyűtehergépjármű-importőrök Koalíciója megismételte, hogy kiterjedt piaci ismeretei alapján az uniós gazdasági ágazat nem érdekelt a 3. kategória szegmensében, amelyből szándékosan kivonult annak érdekében, hogy nyereségesebb termékekre összpontosítson. Ez az érdekelt fél azt állította továbbá, hogy a 3. kategóriába tartozó gumiabroncsok esetében nem állnak rendelkezésre Kínához hasonló nagyságrendű és árú alternatív források. E fél szerint a vámok ezért közvetlenül növelnék az árakat, ami a leginkább árérzékeny vevőket sújtaná a legsúlyosabban. Továbbá, még ha a vámok a Thaiföldről, Vietnamból vagy Kambodzsából az Unióba irányuló értékesítések növekedése révén a kereskedelem bizonyos mértékű eltérítéséhez vezethetnek is, ez nem segítené az uniós gazdasági ágazat helyzetét. Végezetül a Személygépkocsi- és Könnyűtehergépjármű-importőrök Koalíciója hangsúlyozta, hogy a több mint 100 független gumiabroncs-nagykereskedő és -forgalmazó által aláírt közös levélben kifejtett nézetei széles körű támogatást élveznek.

(606) Az egyik importőr, a Mileage Tyres hasonló aggályokat fogalmazott meg, és azt állította, hogy a vámok a költségtakarékos és a középkategóriás abroncsok árának emelésével közvetlen hatást gyakorolnának a fogyasztókra, különös tekintettel az alacsonyabb jövedelmű háztartásokra. Ezek a többletköltségek lassíthatják a gumi légabroncsok cseréjét, ami közúti közlekedésbiztonsági következményekkel járhat. A Mileage Tyres szerint a Kínán kívüli beszállítók korlátozott termelési kapacitással rendelkeznek, és hosszabb szállítási idővel, valamint magasabb költségekkel működnek. Ezek az intézkedések indokolatlanul sújtanák a kereskedőket, különösen a kisebb műhelyeket és a már egyébként is kis árréssel dolgozó kiskereskedőket. Végezetül a Mileage Tyres hozzátette, hogy a vámok jelentősen csökkentenék a költségtakarékos és a középkategóriás abroncsok közötti árkülönbséget, ami a fogyasztók választási lehetőségeinek csökkenéséhez és a kereslet változásához vezetne, ez pedig ellátási problémákat eredményezhetne.

(607) A Kumho előadta, hogy nem volt megalapozott a Bizottság azon megállapítása, miszerint a vámok lehetővé fogják tenni az uniós gazdasági ágazat számára, hogy árait a költségeivel összhangban emelje. A Kumho úgy vélte továbbá, hogy a Bizottság nem vette megfelelően figyelembe a fogyasztók és a gépjárműipar érdekeit, amely – többek között a költségnövekedés, az egyre szigorúbb uniós szabályozási környezet, valamint az értékesítésnek különösen a kínai gyártók által támasztott verseny miatti csökkenése következtében – gazdasági nehézségekkel küzdött. Végezetül a Kumho azt is kijelentette, hogy az intézkedések korlátoznák a versenyt és a hatékonyságot az uniós piacon.

(608) A Bizottság úgy ítélte meg, hogy az árlenyomás fennállására tekintettel jogos várakozás volt, hogy a vámok hozzájárulnak az uniós gazdasági ágazat arra vonatkozó képességéhez, hogy árait a költségeivel összhangban emelje. Valóban előfordulhat, hogy az áremelkedés kedvezőtlenül érinti a fogyasztókat. Ugyanakkor az uniós gazdasági ágazat azon képességének megőrzése, hogy a termékek széles körét kínálja, végső soron a fogyasztók érdekeit is szolgálja. Ugyanez érvényes az autógyártókra is. A Kumho és a Hyundai által felvetett jogos nehézségek ellenére a felhasználók együttműködésének és az ellenőrzött adatoknak a hiányában az ügy irataiban semmi nem támasztotta alá azt a következtetést, hogy az autógyártók valóban nem tudnák áthárítani ezt az elhanyagolható mértékű költségnövekedést. Az intézkedések célja a tisztességes feltételek helyreállítása az uniós piacon, és a Bizottság teljes mértékben megalapozatlannak találta azt az állítást, hogy azok korlátoznák a versenyt vagy a hatékonyságot. Hasonlóképpen nem voltak alátámasztva azok az állítások sem, amelyek szerint ellátási hiány áll fenn egyes abroncsok (pótkocsikhoz használt gumi légabroncsok vagy ideiglenes használatra szánt tartalék gumiabroncsok) vagy a 3. kategória teljes szegmense tekintetében azért, mert az uniós gazdasági ágazat tudatos döntést hozott arról, hogy véglegesen kivonul e termékek piacáról. Úgy tűnik továbbá, hogy ezek az állítások teljes mértékben figyelmen kívül hagyják az uniós gazdasági ágazat felsőbb termékkategóriák felé való elmozdulásának fő mögöttes okát, nevezetesen a 3. kategória szegmensében a dömpingelt kínai behozatal által teremtett fenntarthatatlan piaci viszonyokat. Az alternatív, harmadik országbeli szállításokra vonatkozó állítólagos korlátozások szintén megalapozatlanok voltak. E tekintetben a Bizottság hangsúlyozza, hogy a dömpingellenes vizsgálat során értékelnie kell a benyújtott bizonyítékok minőségét és alátámasztását, és az ismétlődés vagy akár a széles körű támogatottság önmagában nem minősül egy adott állítás bizonyítékának vagy igazolásának, különös tekintettel arra, hogy egyetlen reprezentatív importőr/felhasználó sem válaszolt a kérdőívre. A Bizottság ezért arra a következtetésre jutott, hogy megállapításait az érdekelt felek végső tájékoztatásával kapcsolatos észrevételek érdemben nem kérdőjelezték meg, és ezért fenntartotta a (600) és (601) preambulumbekezdésben kifejtett értékelését.

7.3. **Az uniós érdekre vonatkozó következtetés**

(609) A fentiek alapján a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy nem állnak fenn olyan kényszerítő okok, amelyek miatt a Kínából származó, a személygépkocsikhoz és könnyű tehergépjárművekhez használt gumi légabroncsok behozatalára vonatkozó intézkedések bevezetése ne szolgálná az Unió érdekét.

8. **VÉGLEGES DÖMPINGELLENES INTÉZKEDÉSEK**

(610) A Bizottságnak a dömpinggel, a kárral, az ok-okozati összefüggéssel, az intézkedések szintjével és az uniós érdekkel kapcsolatos következtetései alapján helyénvaló végleges dömpingellenes intézkedéseket bevezetni annak megakadályozása érdekében, hogy a dömpingelt behozatal további kárt okozzon az uniós gazdasági ágazatnak.

(611) A Kínai Népköztársaságból származó, személygépkocsihoz és könnyű tehergépjárműhöz használt abroncsok behozatalára vonatkozóan az alaprendelet 7. cikkének (2) bekezdése szerinti alacsonyabb vám szabályának megfelelően végleges dömpingellenes intézkedéseket kell bevezetni. A Bizottság a 6. szakaszban összehasonlította a kárkülönbözeteket és a dömpingkülönbözeteket. A vám összegét a Bizottság a dömping- és a kárkülönbözet közül a kisebbik szintjén rögzítette.

(612) A fentiek alapján a végleges dömpingellenes vám vámtételei a vámfizetés nélküli, uniós határparitáson számított CIF-ár százalékában kifejezve a következők:

Vállalat	Végleges dömpingellenes vám (%)
Hankook csoport: — Chongqing Hankook Tire Co., Ltd, — Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd, — Hankook Tire China Co., Ltd.	4,3
Shandong Yongsheng Rubber Group Co., Ltd	45,3
Egyéb együttműködő vállalatok	24,4
Minden egyéb, az érintett országból származó behozatal	45,3

(613) Az érdekelt felek végső tájékoztatását követően a Kumho azzal érvelt, hogy az intézkedések legmegfelelőbb formája a minimális importár lenne.

(614) A GITI csoport, a Hankook, a Kumho és a Személygépkocsi- és Könnyűtehergépjármű-importőrök Koalíciója előadta, hogy az intézkedéseknek rögzített vám formáját kellene ölteniük. Ezek a felek azt állították, hogy egy olyan szegmentált piac esetében, mint a gumi légabroncsoké, az értékvámok nem megfelelőek, mivel nagyobb hatást gyakorolnak a magasabb árú termékekre, és így várhatóan fenn fogják tartani, sőt, akár erősíthetik is az arra vonatkozó ösztönzést, hogy az értékesítések a legolcsóbb (3. kategóriájú) szegmensre koncentrálódjanak, amelyet a kínai behozatal már így is a legsúlyosabban érintett. Ezek a felek azt állították, hogy a Bizottság a TBR-abroncsok ügyében is rögzített vámokat vetett ki ugyanezen megfontolás alapján. A GITI csoport hangsúlyozta továbbá, hogy az intézkedések formája szerves részét képezi a korrekciós hatásuknak. Tekintettel arra, hogy az árnyomás nem volt egyenlő a termékkategóriák között, és a 3. kategóriában volt a legerőteljesebb, a felsőbb kategóriákat nagyobb mértékben, a 3. kategóriát pedig legkevésbé érintő értékvámok nem megfelelőek. A Hankook, a Kumho és a Személygépkocsi- és Könnyűtehergépjármű-importőrök Koalíciója hozzátette továbbá, hogy a nyersanyagköltségek várható növekedése, valamint a jelenlegi inflációs tendenciák már így is felfelé nyomják az abroncsárakat, amelyek így az értékvámok hatására még tovább, indokolatlan mértékben megemelkednének. Végezetül a GITI csoport, a Hankook és a Kumho azt is állította, hogy a rögzített vámok nagyobb valószínűséggel nyújtanak védelmet az árabszorpciós gyakorlatokkal szemben.

(615) A panaszos ugyanakkor kitartott amellett, hogy a vámok javító hatását azok teljes időtartama alatt fenn kell tartani, és a rögzített vámok valószínűleg gyorsan erodálódnának a közelmúltbeli inflációs tendenciák és nyersanyagár-emelkedések miatt – ezt jól szemléleti a szemcseorientált elektromos acél ügye ([186]) is, amelyben a minimális importár formájában kivetett vámok javító hatásának kiüresedését követően védintézkedési vizsgálatot kellett indítani. A panaszos ezért arra kérte a Bizottságot, hogy csak a következő feltételekkel fogadjon el rögzített vámokat: a) a rögzített vámok az értékvámnál alacsonyabb érték esetén automatikusan átalakuljanak értékvámokká, és b) a vámok az uniós termelés több mint 25 %-át képviselő uniós gyártók kérésére átakíthatók legyenek értékvámokká.

(616) A Bizottság úgy ítélte meg, hogy a különböző árú termékek széles körét érintő ügy jelenlegi körülményeire tekintettel számos kategóriára vonatkozóan külön minimális importár megállapítására lenne szükség, ezáltal az intézkedés végrehajtása és érvényesítése gyakorlatilag kivitelezhetetlenné válna. Ezenkívül az a tény, hogy az értékesítések jelentős részét kapcsolatban álló kereskedőkön keresztül bonyolították le, az esetleges keresztkompenzációk miatt tovább bonyolítaná az ilyen típusú intézkedések megfelelő végrehajtását. A Bizottság ezért elutasította ezt az állítást.

(617) Bár a rögzített vámok erősebb korrekciós hatást gyakorolhatnak az alacsonyabb árú gumi légabroncsokra, amelyek az Unióba irányuló jelenlegi, 3. kategóriába tartozó kínai export többségét teszik ki, a Bizottság megjegyezte, hogy a megállapított kár nem korlátozódott a 3. kategóriára. Ezenkívül a rögzített vámok termékkategóriától függetlenül viszonylag alacsony szintű védelmet nyújtanának a nagyobb kerékpánttal rendelkező vagy nagyobb súlyú termékekkel (a könnyű tehergépjárművekhez használt gumi légabroncsokkal) szemben, anélkül, hogy ennek valós gazdasági indoka lenne. Ami a TBR-abroncsok ügyét illeti, a hasonlóságok ellenére ott a rögzített vámok

([186]) A Bizottság (EU) 2015/1953 végrehajtási rendelete (2015. október 29.) a Kínai Népköztársaságból, Japánból, a Koreai Köztársaságból, az Oroszországi Föderációból és az Amerikai Egyesült Államokból származó egyes szilícium-elektromos acélból készült szemcseorientált síkhengerelt termékek behozatalára vonatkozó végleges dömpingellenes vám kivetéséről (HL L 284., 2015.10.30., 109. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/1953/oj).

választását a jelen ügyben nem érintett viszonteladók sajátos érdekei is indokolták. A Bizottság azt is megjegyezte, hogy a rögzített vámok alátámasztására felhozott egyes érvek (a 3. kategóriába tartozó gumi légabroncsokra gyakorolt nagyobb védőhatás) valójában súlyosbították ugyanazon feleknek az uniós érdekkel kapcsolatban felvetett aggályait, nevezetesen a 3. kategóriának a fenti (605) és (606) preambulumbekezdésben ismertetett intézkedések bevezetése által okozott állítólagos ellátási hiányára vonatkozó aggodalmakat. Továbbá, még ha a rögzített vámok kisebb valószínűséggel ösztönöznék is a visszanyerést, önmagukban akkor sem zárják ki azokat, ugyanakkor a rögzített vámok javító hatása kétségtelenül jobban ki van téve az inflációs tendenciák és a termelési költségek növekedése által okozott eróziónak, amelyre e felek szintén hivatkoztak. A Bizottság kivitelezhetetlennek ítélte a panaszosnak a rögzített vámokra vonatkozó javaslatait, amelyek szerint azokat bizonyos feltételek fennállása esetén értékvámokra lehetne cserélni vagy azokká lehetne átalakítani. A fentiek alapján tehát a Bizottság úgy ítélte meg, hogy nem állnak fenn olyan kényszerítő okok, amelyek a vámok javasolt formájának megváltoztatását indokolnák.

(618) Az e rendeletben egy meghatározott vállalat számára megállapított egyedi dömpingellenes vámtételek e vizsgálat ténymegállapításain alapulnak. Ezért a jelen vizsgálat során e vállalatok tekintetében megállapított helyzetet tükrözik. Ezek a vámtételek kizárólag az érintett országból származó és a megnevezett jogalanyok által előállított érintett termék behozatalára vonatkoznak. Az e rendelet rendelkező részében kifejezetten meg nem nevezett vállalatok – ideértve a kifejezetten megnevezett vállalatokkal kapcsolatban álló vállalatokat is – által előállított érintett termék behozatalára „[az érintett ország]-ból származó minden egyéb behozatal” esetében alkalmazandó vámtételt kell alkalmazni. E vállalatok esetében az egyedi dömpingellenes vámtételek nem alkalmazhatók.

(619) Ha a későbbiek folyamán egy vállalat módosítja a jogalany nevét, kérelmezheti az egyedi dömpingellenes vámtételek alkalmazását. A kérelmet a Bizottsághoz kell intézni ([187]). A kérelemnek tartalmaznia kell minden olyan releváns információt, amely alapján bizonyítható, hogy a változás nem érinti a vállalatnak a rá vonatkozó vámtételre való jogosultságát. Ha a vállalat nevének megváltozása nem érinti a vállalatra vonatkozó vámtétel igénybevételére való jogosultságot, a névváltoztatásról a Bizottság rendeletet tesz közzé az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*.

(620) A vámtételek közötti különbségből adódó, az intézkedések kijátszásával kapcsolatos kockázat lehető legkisebbre csökkentése érdekében különleges intézkedésekkel szükséges biztosítani az egyedi dömpingellenes vámok alkalmazását. Az egyedi dömpingellenes vámok alkalmazásának feltétele, hogy a tagállamok vámhatóságainak érvényes kereskedelmi számlát kell bemutatni. A számlának meg kell felelnie az e rendelet 1. cikkének (3) bekezdésében meghatározott követelményeknek. Az ilyen számla bemutatásáig a behozatalra „az érintett országból származó összes egyéb behozatal” esetében alkalmazandó dömpingellenes vám vonatkozik.

(621) Noha a számla bemutatása szükséges ahhoz, hogy a tagállamok vámhatóságai egyedi dömpingellenes vámtételeket alkalmazhassanak a behozatalra, a vámhatóságoknak nem kizárólag a számlát kell figyelembe venniük. A tagállamok vámhatóságai minden más esethez hasonlóan – az árunyilatkozatban foglalt adatok helytállóságának ellenőrzése céljából, valamint annak biztosítása érdekében, hogy az adott vámtétel alkalmazása vámjogi szempontból indokolt legyen – akkor is kötelesek elvégezni a szokásos ellenőrzéseket és akkor is jogosultak további dokumentumokat (fuvarokmányokat stb.) kérni, ha a bemutatott számla teljesíti az e rendelet 1. cikkének (3) bekezdésében meghatározott összes követelményt.

(622) Amennyiben a dömpingellenes intézkedések bevezetését követően az alacsonyabb egyedi vámtételű vállalatoktól érkező export volumene jelentősen megnő, ez a volumennövekedés önmagában is tekinthető az alaprendelet 13. cikkének (1) bekezdése szerinti, a kereskedelem szerkezetében az intézkedések bevezetése nyomán bekövetkezett változásnak. Ilyenkor – a feltételek teljesülése esetén – kijátszásellenes vizsgálat indítható. Ez a vizsgálat többek között irányulhat annak megállapítására, hogy szükség van-e az egyedi vámtétel(ek) eltörlésére és ebből következően országos hatályú vám kivetésére.

([187]) European Commission, Directorate-General for Trade and Economic Security, Directorate G, Rue de la Loi/Wetstraat 170, 1040 Bruxelles/Brussel, Belgique/België. E-mail-cím: Trade-defence-complaints@ec.europa.eu.

(623) A dömpingellenes vámok megfelelő érvényesítése érdekében a Kínából érkező minden más behozatalra vonatkozóan megállapított dömpingellenes vám nemcsak az e vizsgálatban nem együttműködő exportáló gyártókra alkalmazandó, hanem azokra a gyártókra is, amelyek a vizsgálati időszakban nem exportáltak az Unióba.

(624) Azok az exportáló gyártók, amelyek a vizsgálati időszakban nem exportálták az érintett terméket az Unióba, kérelmezhetik, hogy a Bizottság a mintában nem szereplő együttműködő vállalatok számára megállapított dömpingellenes vám hatálya alá vonja őket. A Bizottságnak három feltétel teljesülése esetén kell helyt adnia a kérelemnek. Az új exportáló gyártónak a következőket kell igazolnia: i. a vizsgálati időszakban nem exportálta az Unióba az érintett terméket, ii. nem áll kapcsolatban olyan exportáló gyártóval, amely az érintett terméket az Unióba exportálta, és iii. a későbbiekben exportálta az érintett terméket, vagy vállalt visszavonhatatlan szerződéses kötelezettséget arra, hogy az érintett terméket jelentős mennyiségben exportálja.

9. **NYILVÁNTARTÁSBA VÉTEL**

(625) A (3) preambulumbekezdésben említett módon a Bizottság nyilvántartásbavételi kötelezettséget vezetett be az érintett termék behozatalaira. A nyilvántartásba vételnek az volt a célja, hogy az alaprendelet 10. cikkének (4) bekezdésével összhangban a vámok visszaható hatállyal beszedhetők legyenek.

(626) Mivel ebben az eljárásban nem került sor ideiglenes intézkedések bevezetésére, az alaprendelet 10. cikkének (4) bekezdésében a végleges dömpingellenes vám visszamenőleges hatályú alkalmazására vonatkozóan meghatározott feltételek nem teljesültek.

(627) Az érdekelt felek végső tájékoztatását követően a panaszos a vámok visszamenőleges hatályú beszedését kérte, azzal érvelve, hogy ennek nem volt feltétele az ideiglenes intézkedések alkalmazása, és hogy az alaprendelet 10. cikke (4) bekezdésének a)–d) pontjában meghatározott négy feltétel teljesült. A panaszos azzal érvelt, hogy nincs észszerű magyarázat arra, miért kellene az ideiglenes intézkedéseknek a vámok visszamenőleges hatályú beszedésének feltételeként szolgálniuk, hiszen ennek elsődleges célja az, hogy megelőzze az intézkedések javító hatásának meghiúsulását; ennek kapcsán a panaszos a Törvényszék ezen álláspontot támogató ítélkezési gyakorlatára (T-749/16. sz. Stemcor ügy) ([188]) hivatkozott. Számos más fél, nevezetesen a Hankook, a Kumho, a CRIA és az Adine viszont azt állította, hogy az alaprendelet 10. cikkének (4) bekezdésében egyértelműen említett ideiglenes intézkedések hiányában jogilag kizárt a vámok visszamenőleges hatályú beszedése. Az Adine azzal érvelt továbbá, hogy ideiglenes intézkedések hiányában – mivel nem álltak rendelkezésre a lehetséges költségvetésre és a visszamenőleges beszedés időkeretére vonatkozó szükséges információk – a gazdasági szereplők nem gyakorolhatták az arra vonatkozó jogukat, hogy kiegyensúlyozott és tájékozott döntéseket hozzanak. Végezetül az Adine azzal is érvelt, hogy nem teljesültek a vámok visszamenőleges hatályú beszedésének az alaprendelet 10. cikke (4) bekezdésének d) pontjában előírt feltételei – nevezetesen a behozatal jelentős mértékű növekedése.

(628) A Bizottság nem értett egyet a panaszos érvelésével, és úgy ítélte meg, hogy az idézett ítélkezési gyakorlat nem támasztja alá azt az állítást, miszerint az ideiglenes intézkedések bevezetése nem feltétele a vámok visszamenőleges hatályú beszedésének, elvégre a Bíróság előtt lévő ügyben – a jelenlegi vizsgálattal ellentétben – bevezetésre kerültek ideiglenes intézkedések, és a Bíróság nem foglalkozott ezzel a kérdéssel. Ezenkívül a panaszos által javasolt megközelítés az ideiglenes intézkedések hatálya alá nem tartozó esetekben a vámok visszamenőleges hatályú beszedésének hosszabb időszakát eredményezte volna, mint az ideiglenes intézkedések hatálya alá tartozó ügyek esetében, és nem egyértelmű, hogy a jogalkotó miért szándékozna ilyen különbségtételt alkalmazni. A Bizottság ezért elutasította a panaszos állítását.

10. **ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK**

(629) Figyelembe véve az (EU, Euratom) 2024/2509 európai parlamenti és tanácsi rendelet ([189])109. cikkét, az Európai Unió Bíróságának ítéletében előírt visszatérítés esetén az Európai Központi Bank irányadó refinanszírozási műveleteire alkalmazott, az *Európai Unió Hivatalos Lapjának* C sorozatában minden egyes hónap első naptári napján közzétett kamatlábbal megegyező mértékű késedelmi kamat fizetendő.

([188]) A Törvényszék (második tanács) Stemcor London Ltd és Samac Steel Supplies kontra Bizottság T-749/16. sz. ügyben 2019. május 8-án hozott ítélete, ECLI:EU:T:2019:310.

([189]) Az Európai Parlament és a Tanács (EU, Euratom) 2024/2509 rendelete (2024. szeptember 23.) az Unió általános költségvetésére alkalmazandó pénzügyi szabályokról (HL L, 2024/2509, 2024.9.26., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2509/oj).

(630) Az e rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak az (EU) 2016/1036 rendelet 15. cikkének (1) bekezdésével létrehozott bizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

(1) A Bizottság végleges dömpingellenes vámot vet ki a Kínai Népköztársaságból származó, személygépkocsihoz (beleértve a mikrobuszt és a versenyautót is), autóbuszhoz vagy tehergépjárműhöz használt, legfeljebb 121 terhelési indexszel rendelkező, jelenleg a 4011 10 00 és a 4011 20 10 KN-kódok alá eső új gumi légabroncs behozatalára.

(2) Az (1) bekezdésben meghatározott, az alábbiakban felsorolt vállalatok által gyártott termékre vonatkozó, a vámfizetés előtti, uniós határparitáson számított nettó árra alkalmazandó végleges dömpingellenes vámtételek a következők:

Származási ország	Vállalat	Végleges dömpingellenes vám (%)	TARIC-kiegészítő kód
Kínai Népköztársaság	Hankook csoport: — Chongqing Hankook Tire Co., Ltd, — Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd, — Hankook Tire China Co., Ltd.	4,3	88CO
Kínai Népköztársaság	Shandong Yongsheng Rubber Group Co., Ltd	45,3	88CP
Kínai Népköztársaság	A mellékletben felsorolt egyéb együttműködő vállalatok	24,4	Lásd a mellékletet
Kínai Népköztársaság	Minden egyéb, az érintett országból származó behozatal	45,3	8999

(3) A (2) bekezdésben megnevezett vállalatok számára meghatározott egyedi vámtételek alkalmazásának feltétele, hogy a tagállamok vámhatóságainak olyan érvényes kereskedelmi számlát mutassanak be, amelyen szerepel a számlát kibocsátó vállalat név és beosztás szerint azonosított tisztségviselője által keltezett és aláírt következő nyilatkozat: „Alulírott igazolom, hogy az e számla tárgyát képező, az Európai Unióba történő kivitelre értékesített (mennyiség, az általunk használt mértékegységben kifejezett) (érintett termék)-t a(z) (vállalat neve és címe) (TARIC-kiegészítő kód) állította elő [érintett ország]-ban/-ben. Kijelentem, hogy az e számlán szereplő adatok hiánytalanok és megfelelnek a valóságnak.” Az ilyen számla bemutatásáig a Kínai Népköztársaságból származó minden más behozatalra vonatkozó vámot kell alkalmazni.

(4) Eltérő rendelkezés hiányában a vámokra vonatkozó hatályos rendelkezések alkalmazandók.

2. cikk

Az 1. cikk (2) bekezdésében említett melléklet módosítható új, a Kínai Népköztársaságban működő exportáló gyártók felvételével, amelyeket a mintában nem szereplő együttműködő vállalatok számára megállapított megfelelő súlyozott átlagos dömpingellenes vámtétel hatálya alá kell vonni. Az új exportáló gyártónak igazolnia kell a következőket: a) a 2024. január 1-jétől 2024. december 31-ig tartó vizsgálati időszakban nem exportálta az 1. cikk (1) bekezdésében megnevezett árut; b) nem áll kapcsolatban egyetlen olyan exportőrrel vagy gyártóval sem, amely az e rendelettel bevezetett intézkedések hatálya alá tartozik, és amely együttműködhetett volna az eredeti vizsgálatban; valamint c) a vizsgálati időszak vége után exportálta ténylegesen az érintett terméket, vagy vállalt visszavonhatatlan szerződéses kötelezettséget arra, hogy jelentős mennyiséget exportál az Unióba.

3. cikk

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon lép hatályba.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2026. július 6-án.

a Bizottság részéről
az elnök
Ursula VON DER LEYEN

MELLÉKLET

Egyéb együttműködő vállalatok

Vállalat neve	TARIC-kiegészítő kód
Anhui Jichi Tire Co., Ltd.	88CQ
CHENG SHIN RUBBER (XIAMEN) IND. LTD.	88CR
CHENG SHIN TIRE & RUBBER (CHINA) CO., LTD.	88CS
Continental Tires (China) Co., Ltd.	88CT
Cooper (Kunshan) Tire Co., Ltd.	88EV
DONGYING FANGXING RUBBER CO., LTD	88CU
Dongying Zhangao Rubber Co., Ltd.	88CV
Double Coin Group (Anhui) Warrior Tire Co., Ltd.	88CW
Doublestar-Dongfeng Tyre Co., Ltd.	88CX
GITI Radial Tire (Anhui) Company Ltd.	88EW
GITI Tire (Fujian) Company Ltd.	88CY
GITI Tire (Hualin) Company Ltd.	88EX
GUIZHOU TYRE CO., LTD.	88CZ
Goodyear Dalian Tire Company Limited	88EY
HEBEI WANDA TYRE CO., LTD.	88DA
JIANGSU GENERAL SCIENCE TECHNOLOGY CO., LTD.	88EZ
Jining Shenzhou Tyre Co., Ltd.	88DB
KENDA RUBBER (CHINA) CO., LTD.	88DC
KENDA RUBBER (TIANJIN) CO., LTD.	88DD
Kumho Tire (Changchun) Co., Inc.	88FA
Kumho Tire (Tianjin) Co., Inc.	88FB
Nanjing Kumho Tire Co., Ltd.	88FC
NANKANG (ZHANGJIAGANG FREE TRADE ZONE) RUBBER INDUSTRIAL CO., LTD.	88DE
Pirelli Tyre (Jiaozuo) Co., Ltd.	88DF
Pirelli Tyre Co., Ltd.	88DG
Prinx Chengshan (Shandong) Tire Co., Ltd.	88DH
Qingdao Doublestar Tire Industrial Co., Ltd.	88DI
Qingdao Fullrun Tyre Tech Corp., Ltd.	88DJ
QINGDAO NEXEN TIRE CORPORATION	88DK
Qingdao Sentury Tire Co., Ltd.	88DL
Qingzhou Rydanz Rubber Science And Technology Co., Ltd.	88DM
Sailun (Dongying) Tire Co., Ltd.	88DN
Sailun Group Co., Ltd.	88DO

Vállalat neve	TARIC-kiegészítő kód
Shaanxi Yanchang Petroleum Group Rubber Co., Ltd.	88DP
Shandong Changlu Hong Tire Co., Ltd.	88DQ
Shandong Duratti Rubber Corporation Co., Ltd.	88DR
Shandong Fengyuan Tire Manufacturing Co., Ltd.	88DS
Shandong Habilead Rubber Co., Ltd.	88DT
Shandong Haohua Tire Co., Ltd.	88DU
Shandong Hongsheng Rubber Technology Co., Ltd.	88DV
Shandong Linglong Tyre Co., Ltd.	88DW
Shandong Lutai Rubber Company Limited	88DX
SHANDONG MIRAGE TYRES CO., LTD.	88DY
Shandong New Continent Tire Co., Ltd.	88DZ
Shandong Province Sanli Tire Manufacture Co., Ltd.	88EA
SHANDONG WANDA BOTO TYRE CO., LTD.	88EB
Shandong Xinghongyuan Tyre Co., Ltd.	88EC
SHANDONG YONGFENG TYRES CO., LTD.	88ED
Shandong Youyue Rubber Technology Co., Ltd.	88EE
Shouguang Firemax Tyre Co., Ltd.	88EF
Sichuan Tyre & Rubber Co., Ltd.	88EG
Sichuan Yuanxing Rubber Co., Ltd.	88EH
Sumitomo Rubber (Changshu) Co., Ltd.	88EI
Sumitomo Rubber (Hunan) Co., Ltd.	88EJ
Tercelo Tire (Qingzhou) Co., Ltd.	88EK
TIANJIN WANDA TYRE CO., LTD.	88EL
TRIANGLE TYRE CO., LTD.	88EM
Wanli Tire Corporation Limited	88EN
ZHAOQING JUNHONG CO., LTD.	88EO
Zhongce Rubber Group Co., Ltd.	88EP
Zhongyi Rubber Co., Ltd.	88EQ
ZODO TIRE CO., LIMITED	88ER